



ÀS MARGENS DE BARCELONA

O PLAN DE LA RIBERA (1965) COMO PONTO DE CONVERGÊNCIA
DOS PROCESSOS DE REGENERAÇÃO URBANA NA FRENTE MARÍTIMA.



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Tutor: Antoni Remesar
Aluno: André Luis Berri

Trabalho final para obtenção de título de
mestrado em Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad, 2017

ÀS MARGENS DE BARCELONA

O PLAN DE LA RIBERA (1965) COMO PONTO DE CONVERGÊNCIA
DOS PROCESSOS DE REGENERAÇÃO URBANA NA FRENTE MARÍTIMA.

Tutor: Antoni Remesar

Aluno: André Luis Berri

Trabalho final para obtenção de título de mestrado
em Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad, 2017.

Agradecimentos

Ao professor tutor Antoni Remesar, pelos anos de aprendizado e valerosos conselhos que possibilitaram maturar, mudar e encontrar novas ideias, fundamentais para a elaboração deste trabalho.

Aos companheiros de mestrado, pela experiência coletiva sobre a cidade de Barcelona, cuja imersão possibilitou elaborar críticas e desconstruir imagens.

Aos meus pais pelo imenso apoio e respeito às minhas decisões.

Resumo

O presente trabalho final de mestrado objetiva a apresentação de investigação sobre o conjunto de processos e projetos para a formação industrial na frente marítima de Barcelona e sua posterior desindustrialização, tomando como ponto de convergência o projeto denominado “Plan Parcial de la Ribera” (1965), através do qual passaram-se as posteriores intervenções para a celebração dos Jogos Olímpicos de 1992 e o Fórum das Culturas em 2004. Para esta tarefa, foram realizadas revisões bibliográficas que tematizam cidade, urbanismo, espaço público e regeneração urbana. Em seguida, foram elaboradas consultas de cartografias, planos e projetos pertinentes para traçar um contexto histórico no âmbito projetual e planificador de Barcelona, bem como a articulação do denominado “Plan de la Ribera” (1965) com as intervenções propostas nos Jogos Olímpicos (1992) e Fórum das Culturas (2004) para a regeneração da frente marítima de Barcelona. Com base nos estudos elaborados se deduz que certas concepções para a frente marítima de Barcelona presentes no “Plan de la Ribera” permanecem na atualidade.

Palavras-chave

Barcelona, Plan de la Ribera, Regeneração Urbana, Frente Marítima.

Abstract

The following Final Master's Work aims to present the research on the set of processes and projects for the industrial formation on the sea front of Barcelona and its subsequent de-industrialization, taking as a point of convergence the project called "Partial Plan of the Ribera" (1965), through which the subsequent interventions took place for the celebration of the Olympic Games of 1992 and the Forum of the Cultures in 2004. For this task, bibliographical revisions were made around important subjects like: city, urbanism, public space and urban regeneration. Next, consultations were carried out on cartographies, plans and relevant projects to draw a historical context on the design and planning area of Barcelona, as well as the articulation of the so-called Plan de la Ribera (1965) with the interventions proposed at the 1992 Olympic Games) and Forum of Cultures (2004) for the regeneration of the Barcelona seafront. On the basis of the studies drawn, it can be deduced that certain conceptions for the maritime front of Barcelona present in the "Plan de la Ribera" remain today.

Key words

Barcelona, Plan de la Ribera, Urban Regeneration, Waterfront.

Sumário

Introdução	11
Objetivo geral.....	13
Objetivos específicos	13
Metodologia	13
Regeneração urbana: um conceito?	14
Política e contexto de regeneração urbana nas cidades europeias	18
 O advento da cidade industrial em Barcelona	 23
A Barcelona Pré-Industrial do século XVIII	23
O despontamento industrial de Barcelona.....	30
Da expansão da cidade industrial à “Gran Barcelona”	32
Montjuïc em perspectiva: a Exposição Internacional de 1929	39
O Plan Macià: la Barcelona futura	41
Resenha gráfica	47
 O solo como mercadoria: dos aproveitamentos edificatórios ao Plan de la Ribera (1965)	 49
Plan comarcal (1953), Planes Parciales e Ley del Suelo (1956)	50
Problemas habitacionais: das barracas aos polígonos de vivenda.....	53
Projetos para a frente marítima (1954-1960).....	57
O Plan de la Ribera.....	59
O Plan Especial de Ordenación de Montjuïc.....	66
 Projetos para a frente marítima no Modelo Barcelona	 73
Plan General Metropolitano: matizes da transição democrática	73
O Modelo Barcelona.....	75
Vila Olímpica.....	78
Da Barcelona pós-olímpica ao Fórum das Culturas (2004)	84
 Conclusões.....	 95
Bibliografia.....	99
Anexos	109

Introdução

Em 1965 circulava em Barcelona um panfleto que aportava em grandes letras o título “Barcelona: una ciudad que no puede seguir viviendo de espaldas al mar”. Embora pareça inocente de início, este simples material gráfico repercutiu de maneira intensa na cidade. Talvez por sua grande ironia: os promotores do livreto eram justamente as indústrias que por décadas haviam ocupado o solo da frente marítima de Barcelona. O conteúdo apresentado entre páginas, não menos interessante, foi o que causou maior estranheza. Tratava-se de um projeto de grandes ambições em converter toda a fachada litoral de Barcelona num complexo de habitações modernas dotadas de equipamentos, zonas verdes e passeios.

De início a ideia de reaproveitar o solo urbanizável do setor marítimo pode parecer razoável, dadas as condições degradadas em que viviam os então habitantes locais. Por qual razão, pois, os próprios habitantes locais reuniram forças contra o referido projeto? O que pretendiam as indústrias promotoras em requalificar o solo urbano da zona litoral? Quais respostas foram obtidas desde a administração local em meio aos conflitos? Estas são algumas perguntas que orientam o presente trabalho. Contudo, mais do que discorrer sobre este passado, o esforço da investigação pretende recordar o que significou o lugar aludido para compreendê-lo de onde veio e para onde vai (Remesar 2016).

De fato, as cidades atuais vêm experimentando profundas transformações urbanas. Em parte, este processo se relaciona com o sistema econômico-produtivo, quando sua obsolescência exige modificações, as cidades capitalistas se adaptam aos novos comandos de produção. As consequências são múltiplas e se abrem claramente aos olhos quando confrontadas com as lógicas industriais do passado. No caso de Barcelona, o restabelecimento da democracia a partir de 1979 inaugurou novos modos de fazer a cidade, orientados à melhoria do espaço público, construção de equipamentos, reformas de infraestrutura viária, programas de reabilitação e outras intervenções que foram possíveis devido a uma gestão coerente e descentralizada, alinhada com as mudanças econômicas. No contexto europeu, é possível identificar algumas dinâmicas dirigidas com objetivos semelhantes onde o caso barcelonês foi exortado como modelo de transformação urbanística.

No primeiro capítulo, apresenta-se o processo de industrialização do setor marítimo de Barcelona, bem como a formação morfológica dos bairros tangenciais condicionados pelo arranque industrial (La Barceloneta, Poblenou e Montjuïc). Nos estudos sobre o desenvolvimento industrial espanhol, Barcelona encontrava-se como um importante eixo de produção. Com efeito, foi nesta cidade que se levantou uma das primeiras fábricas a vapor na Espanha, assim como as primeiras linhas ferroviárias que serviram de motor para a indústria. Isto se deve em grande parte pela localização geográfica privilegiada de Barcelona onde a estrutura portuária concentrava movimentações de mercadorias e matérias primas e daí a

proximidade dos complexos fabris em beira-mar. Nesta direção, como será possível observar mais adiante, o crescimento exponencial da produção fabril em Barcelona resultou num ponto importante e indissociável a uma onda migratória intensa e a consequente expansão da cidade.

O segundo capítulo apresentado contextualiza o período da gestão franquista na região barcelonesa e discorre sobre os pormenores do “Plan Parcial de la Ribera”. Para compreender este panorama se resgatam algumas planificações importantes que por força de lei condicionaram a formatação do território. Com efeito, a transição do período autárquico, a partir dos anos cinquenta a cidade experimenta um grande crescimento descontrolado no ramo imobiliário em consequência do impetuoso desenvolvimento industrial e das sucessivas ondas migratórias. Nos anos sessenta esta tendência se intensifica com uma gestão local conivente com as intervenções dos proprietários de solo, alheios a um projeto de cidade, apenas preocupados com o aproveitamento edificatório. Somado a este cenário, alguns regulamentos estaduais expulsavam determinadas indústrias com atividades de risco para áreas de perigo reduzido. Além disso, as novas estruturas viárias resultavam conveniente o traslado de muitas indústrias antigas e obsoletas, datadas desde o século XIX, para os arredores da região metropolitana em novas plantas. É neste contexto em que alguns proprietários de grandes fábricas divulgavam a ideia de converter a costa de Barcelona em uma área residencial, com claros objetivos de reaproveitamento do solo para gerar mais-valia. Por outro lado, este processo alavanca um dos primeiros movimentos sociais de resistência dos moradores frente ao conglomerado de proprietários e entes políticos que pretendiam levar tais iniciativas urbanísticas a diante.

O reestabelecimento democrático no final da década de setenta inicia um processo de recuperação da cidade orientada pelas reivindicações dos grupos sociais menos favorecidos. As demandas dos cidadãos lograram atenção participativa nos processos de planeamento que foram progressivamente amadurecidas pela nova gestão da Generalitat de Catalunya. De todo o modo, os déficits urbanos herdados do regime franquista receberam uma preocupação primordial para a correção das inúmeras carências de ordenação urbana. Dentro do setor litoral, as lógicas de uso que já não se definiam pela produção industrial necessitavam reformulações sobre a relação entre a cidade e a frente marítima através de uma nova ordem física e simbólica. Nesta perspectiva, as operações mais relevantes que se deram na área litoral foram as construções oriundas parcialmente de dois eventos em Barcelona: os Jogos Olímpicos de 1992 e o Fórum das Culturas de 2004. Ambas intervenções podem ser claramente contrastadas com as ideias de fundo originadas no “Plan Parcial de la Ribera” que, em sua época fora impedido pelas forças populares. O terceiro e último capítulo deste trabalho apresenta uma problematização sobre as intervenções mencionadas e busca compreendê-las a partir das supostas coerências articuladas com o “Plan Parcial de la Ribera” de 1965.

Objetivo geral

Compreender o conjunto de processos e projetos para a formação industrial na frente marítima de Barcelona e sua posterior desindustrialização elegendo como ponto de convergência o projeto denominado “Plan Parcial de la Ribera” (1965).

Objetivos específicos

- Mapear os principais conceitos estabelecidos que tematizam os processos de regeneração urbana;
- Estabelecer um contexto histórico planificador e projetual sobre a transformação morfológica dos bairros que tangem a franja litoral do município de Barcelona;
- Investigar o “Plan Parcial de la Ribera” (1965) e seu papel articulador entre projetos e jogos de poder envolvidos, especialmente de caráter econômico, político e comunitário;
- Problematizar os projetos e planificações referentes ao período dos Jogos Olímpicos (1992) e Fórum das Culturas (2004) a posteriori do “Plan Parcial de la Ribera” (1965) e as possíveis permanências do referido plano no cenário urbano barcelonês atual.

Metodologia

Amparado em estudos realizados nos últimos anos pelo centro de investigação POLIS¹, o presente trabalho pretende articular alguns temas que concorrem na produção do espaço público. Em especial, a metodologia aqui apresentada se organiza de modo a compreender aspectos sociais, econômicos e políticos que contribuíram para a transformação do território, delimitado pelos escritos anteriores, desde um enfoque histórico sobre Barcelona industrial à Barcelona contemporânea.

Num primeiro momento foi realizada uma pesquisa bibliográfica seguida de fichamentos. As leituras versaram sobre as temáticas norteadoras deste trabalho, a saber, cidade, urbanismo, espaço público, regeneração urbana, experiências sociais e estudos de caso. Esta etapa do presente trabalho permitiu cruzar os principais conceitos dos autores consultados que serviram de base e direção para a elaboração desta pesquisa.

Para dar conta de elaborar um contexto histórico no âmbito projetual e planificador de Barcelona, além das revisões de cartografias, planos e esboços encontrados nos estudos de publicações em revistas acadêmicas, foi necessária a investigação de documentos pertinentes em acervos históricos como o Arxiu Històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

¹ Grupo de investigação vinculado à Universitat de Barcelona, Facultat de Belles Arts. Página do grupo disponível em: <http://www.ub.edu/escult/index.html>.

(C.O.A.C.), o catálogo em linha do Arxiu Municipal de Barcelona², bem como a cartoteca digital do Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya³ (I.C.G.C.). Após a interpretação dos dados coletados, propõe-se uma resenha gráfica que busca sobrepor e enfatizar elementos considerados relevantes para a formação dos bairros costeiros de Barcelona.

Ademais, para investigar o “Plan Parcial de la Ribera” e sua articulação com outras planificações gestoras da cidade de Barcelona lançou-se mão dos dados anteriormente mencionados, acrescidos de fontes provenientes de periódicos, nomeadamente pela hemeroteca do jornal “La Vanguardia”. Outra fonte valiosa de pesquisa se encontra na série monográfica da revista “Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo” publicada pelo Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya y Baleares entre os anos de 1971 e 1980. Tais fontes analisadas com a elaboração de fichamentos permitiram abranger atores bem como os jogos de poder e disputa em diversos âmbitos no território costeiro de Barcelona.

Por fim, para enquadrar os projetos e planificações mais recentes no território municipal barcelonês referentes aos Jogos Olímpicos (1992) e Fórum das Culturas (2004) desde uma perspectiva relacionada com o “Plan Parcial de la Ribera” foram realizadas imersões na realidade atual com análise de documentos gestores (planos e projetos) confrontados com o passado aludido, reforçado por passeios, fotografias, desenhos de observação e sistematização visual dos dados recolhidos.

Regeneração urbana: um conceito?

Os diversos termos que referenciam as ações de intervenção em perímetros urbanos degradados formam uma ampla gama de significados importantes para diferenciar determinadas operações que incidem sobre o espaço e a sociedade. Em seus estudos sobre processos de transformação urbana, a socióloga Montserrat S. Solsona (2016) identifica um emaranhado de conceitos que emergem e facilmente se confundem quando abordado o tema de regeneração urbana. Deste modo, a autora propõe estabelecer algumas noções sobre as distintas terminologias que podem ajudar na especificidade que se deseja enquadrar. Seriam elas:

Reabilitação: ação física geralmente enfocada em moradias com objetivo de estruturar, manter, assegurar, bem como adaptar os edifícios às recentes normativas de padrão de qualidade e eficiência energética. Tais empreendimentos compreendem reparos pontuais de manutenção, demolição ou reconstrução de edifícios para adequar a vida da população residente de um bairro sem deslocá-la.

Restauração: denomina a reparação de edifícios singulares pelo seu patrimônio artístico, histórico ou cultural. Se difere sobretudo pelo seu objeto de intervenção, os edifícios com valor simbólico reconhecido por órgãos públicos, enquanto os edifícios ordinários são objeto da reabilitação.

Demolição: consiste na eliminação de edifícios de moradia para dar lugar a novas construções ou outros tipos de espaço. Deve ser amparada com o realojamento dos moradores afetados e supõe determinadas consequências no traslado das mesmas.

Esponjamento: corresponde a demolição cuidadosa (cirúrgica) e planificada de uma região urbana intensamente deteriorada, que deverá possibilitar regenerá-la com a finalidade de dignificar a área estabelecida.

Renovação: de maneira geral, se refere a operações de demolição e reconstrução de edifícios assistidos sob a direção dos planos oficiais do estado sobre habitação e áreas de reabilitação. Segue também um esforço de conservação aos bairros ameaçados, ainda que não alcancem um quadro crítico de deterioro.

Requalificação: No contexto espanhol, diz respeito às reelaborações do uso do espaço urbano emitidos pelos documentos oficiais da Ley del suelo. A requalificação se propõe modificar os caracteres de uso/função do solo (regula o papel social da propriedade) no território, formando “mosaicos” compostos no marco de uma região que se diferenciam a partir de classificações urbanísticas. Entretanto, no contexto italiano refere-se à reabilitação de edifícios ou áreas urbanas, especialmente dirigida aos antigos terrenos industriais desocupados.

Revitalização: com maior repercussão na tradição norte americana, caracteriza-se por programas socioeconômicos para o desenvolvimento individual e de bairros em situação periférica. Com respeito a ênfase física, desenvolve-se paralelamente a reabilitação, com melhorias seletivas. Contudo, cumpre especial atenção os aspectos dinâmicos voltados para o crescimento econômico, com investimentos privados, assim como a busca pelo desenvolvimento do bem-estar social.

Renascimento: dirigido com a perspectiva de cidade compacta e integrada, o *Urban Renaissance* procura estabelecer meios para melhor aproveitamento do solo urbano como antídoto ao urbanismo disperso. Para esta tarefa, intercala elementos fundamentais como desenvolvimento sustentável; distribuição e crescimento populacional equilibrado e amparado por serviços e equipamentos públicos; potencialização do uso de terrenos e edifícios desativados; abertura de investimentos locais voltados à inovação com parcerias do setor privado. De maneira geral o renascimento urbano procura designar diversidades de usos e práticas nos bairros, onde seja possível trabalhar, fruir e morar num sistema que igualmente facilite as distintas adaptações necessárias no futuro.

Por fim, o conceito de regeneração urbana compreende um alcance mais amplo, uma resposta gestora de caráter multidimensional à globalidade dos problemas estigmatizados em determinado setor urbano segregado. Portanto, o enfrentamento desta complexa realidade deve estabelecer critérios para lidar com âmbitos sociais, econômicos, físicos e ambientais:

comprehensive and integrated vision and action which leads to the resolution of urban problems and which seeks to bring about a lasting improvement in the economic, physical, social and environmental condition of an area that has been subject to change (Roberts 2000, p. 17).

² Disponível em <http://w151.bcn.cat/opac/>.

³ Disponível em <http://cartotecadigital.icgc.cat/>.

Como é possível notar, a definição proposta por Peter Roberts (2000) se mostra demasiadamente transitável de interpretações. Isto ocorre, não por acaso, devido ao dinamismo que qualifica os processos de regeneração urbana. A elasticidade do conceito passa pela diversidade de objetivos que se pretende alcançar, mas também condicionada aos inúmeros cenários fluidos. Por esta razão a dificuldade de estabelecer todas as características que atravessam o conceito de regeneração urbana. Contudo, apesar desta amplitude, é possível traçar dentro dos âmbitos de atuação (social, econômico, físico e ambiental) determinados preceitos.

No que diz respeito ao campo social, as operações de regeneração urbana devem lograr reestabelecer a funcionalidade social de determinada zona (Simó Solsona 2016). Os problemas enfrentados no contexto social se relacionam com os indicadores sociodemográficos uma vez que enfatizam o movimento da população para regiões afastadas. Em parte, este deslocamento acontece pela busca de habitações mais atraentes pela classe média/alta e acaba por produzir segregações e estigmas socioespaciais (Roberts 2000). Por esta razão, muitas vezes o problema de coesão urbana é enfrentado por programas centrados no setor imobiliário para torná-lo mais atrativo aos moradores e àqueles distanciados. Entretanto, muitas vezes as melhorias em qualidade e quantidade sobre habitações de bairros deteriorados podem provocar o deslocamento dos antigos residentes pela incapacidade de arcar com aumentos financeiros inerentes às obras de reabilitação. De fato, o mercado imobiliário deve ser regulamentado e coerente com os planejamentos urbanísticos para evitar uma nova segregação territorial *ex post* (Simó Solsona 2016).

Igualmente, mudanças importantes ocorridas na estrutura, propriedade e rentabilidade das atividades econômicas devem ser tomadas em consideração para os programas de regeneração urbana. Em especial, as áreas urbanas antigas recebem maior impacto desta transição do mercado devido às condicionantes débeis incapazes de acompanhar novas rupturas aceleradas de exigência comercial e de infraestrutura (Roberts 2000). Deste modo, as ações empregadas pelos projetos de regeneração urbana direcionam-se à reativação econômica local. Segundo Solsona (2016) tais ações podem se dar de diversas formas, como a criação de oportunidades laborais aos residentes, promoção local do tipo turística, construção de conectores entre os bairros afetados e o mercado laboral ou outras ações para o combate à pobreza. De outro modo, a capacitação profissional da população com cursos de formação, em especial àquelas em situação de desemprego igualmente se fazem efetivas dentro dos programas de regeneração urbana em uma linha de longo prazo.

Simultaneamente às ações no âmbito econômico e social, as dinâmicas elaboradas nos processos de regeneração urbana também devem assegurar a qualidade do espaço público nos bairros deteriorados. Afinal, o espaço público é o lugar de encontro de todos, de domínio público. Dentro dos programas de regeneração urbana, o espaço público representa um poderoso articulador na vida cidadã capaz de oferecer melhor qualidade de vida nos deslocamentos, permanências, lazeres, imagem e pertencimento coletivo do bairro. Sem embargo, destaca Montserrat Solsona (2016), é indispensável o envolvimento da comunidade local para que o bairro alcance um processo de transformação física íntegra. Embora existam diversas maneiras processuais para que ocorra verdadeiramente a participação cidadã na

elaboração dos espaços, este é, sem dúvidas o caminho mais acertado para a coesão social e inclusão cidadã. Nesta direção, atenta o doutor Antoni Remesar (2008) para os riscos que incorrem na direção contrária. A concepção de um espaço público genérico e globalizador interessado apenas na divulgação de uma imagem de cidade emotiva que tende para um espaço “gentrificador”, ou seja, que expulsa os próprios cidadãos e residentes locais em troca de uma atração de consumo visual/interativo de fachadas (pele).

Finalmente, a questão ambiental pontua outro elemento nas agendas de regeneração urbana. Embora nas últimas décadas a imposição da urbanização e o consumo de matérias-primas tenha servido em maior parte o crescimento econômico, a discussão sobre a sustentabilidade ambiental ganhou maior força no tempo presente. Os custos ambientais que acarretam o excessivo consumo energético, bem como as negligências sobre a poluição terrestre, aquífera e atmosférica têm se mostrado modelos alheios a ideia de uma cidade próspera em longo/médio prazo (Roberts 2000). Nesta direção, os novos desafios para a regeneração urbana atravessam ideários sobre o desenvolvimento sustentável que se encaminham mais além de uma aproximação ao verde (Simó Solsona 2016), capaz de estabelecer critérios transversais sobre o consumo, urbanização, transporte, gestão de resíduos etc.

Na esteira destas concepções, se faz notável o caráter multidimensional elencado nos processos de regeneração urbana que movimenta múltiplos âmbitos simultaneamente para capacitar uma ação integral e efetiva sobre o território marginalizado e deteriorado. A figura abaixo representa um diagrama elaborado pela socióloga Montserrat Solsona (2016) que sistematiza este processo de visão holística de maneira clara:



Figura1: Processo de Regeneração Urbana. Fonte: Simó Solsona, 2016, p. 16.

Política e contexto de regeneração urbana nas cidades europeias

Os escritos anteriores trataram de posicionar os processos de Regeneração urbana dentro de sua ampla dinâmica conceitual. A partir deste pressuposto, o apartado seguinte abordará o tema em seu respectivo enquadre temporal, suas transformações e consequências incididas na formação territorial das cidades no continente europeu.

Segundo Remesar e Nunes (Remesar y Nunes da Silva 2010), os processos e políticas de regeneração urbana fazem sentido quando abordados dentro do recorte temporal que envolve o período posterior à Segunda Guerra Mundial. A ampla tragédia estendida sobre os países capitalistas avançados exigiu um programa de reorganização como resposta ao desemprego e déficits de habitação generalizados, onde a “reconstrução, reformulação e renovação do tecido urbano se tornaram um ingrediente essencial desse projeto” (Harvey 2008, p. 71). Para esta empreitada, o crescimento exponencial de tais cidades determinou uma série de engajamentos estratégicos pelos agentes que visavam reestabelecer o desenvolvimento da cidade produtiva:

O estado teve de assumir novos (keynesianos) papéis e construir novos poderes institucionais; o capital corporativo teve de ajustar as velas em certos aspectos para seguir com mais suavidade a trilha da lucratividade segura; e o trabalho organizado teve de assumir novos papéis e funções relativos ao desempenho nos mercados de trabalho e nos processos de produção (Harvey 2008, p. 125).

Dentro do quadro europeu, Montserrat Solsona (2016) estabelece que as políticas de regeneração urbana se relacionaram com algumas intervenções urbanas precedentes nas cidades britânicas. Com efeito, as devastações deixadas pelas sequelas da Segunda Guerra, somadas à uma grande onda migratória de zonas pouco privilegiadas às grandes cidades (Remesar y Nunes da Silva 2010) exigiam afrontar o problema urbano com maior complexidade e magnitude.

A necessidade de reconstruir grande parte das cidades devastadas se relacionava, por tanto, com um grande problema habitacional, cujas soluções empregadas geralmente se resumiam em:

- Novas zonas residenciais de baixa densidade;
- Desenvolvimento de grandes polígonos residenciais de alta densidade, de acordo com os princípios construtivos e técnicos da arquitetura moderna, e
- Criação de novas cidades, desde as “New Town” inglesas, até aos grandes projetos de Brasília ou Chandigarh (Remesar y Nunes da Silva 2010, p. 84).

As soluções modernistas elaboradas para a reconstrução urbana do pós-guerra, estabeleceram por certo tempo o equilíbrio territorial (Remesar y Nunes da Silva 2010). Cidades devastadas foram rapidamente reerguidas e muitos habitantes receberam alojamentos de melhor qualidade se comparados ao período entre-guerras. Ao mesmo tempo, os esforços empreendidos nas construções possibilitaram certa estabilidade de emprego e aprimoramento de equipamentos públicos que permitiram resguardo ao sistema capitalista perturbado no fim da guerra (Harvey 2008).

A partir da década de 1960, já se deslumbrava a implementação de políticas orientadas para regeneração de alojamentos e bairros de forma generalizada nos países europeus (Simó Solsona 2016). Contudo, a nova disposição de infraestruturas terrestres, aéreas e marítimas estimulou o deslocamento das indústrias para locais distanciados, levando consigo uma grande parte da população de classe trabalhadora (Remesar y Nunes da Silva 2010). Esta mudança determinou a transformação dos centros tradicionais, onde a paisagem urbana começava a se remodelar pela ausência das antigas indústrias anteriormente instaladas.

A recomposição econômica dos países afetados pela guerra logrou uma ampla prosperidade pelas duas décadas sucessivas da guerra, consolidando o Estado de bem-estar (em uma espécie de dívida trágica com os cidadãos), cujas políticas recaíam no amparo social dotado de subvenções públicas para saúde, educação, habitação, trabalho, transporte etc. Este enredo foi marcado por movimentos populares derivados das lutas de minorias sociais que postulavam novos lugares equitativos para a cidadania. Igualmente iniciou-se com maior ímpeto, debates que questionavam os impactos ecológicos e abusos dos recursos naturais consequentes da produção massificada de bens para consumo. Neste sentido, a insurgência dessa consciência mais ou menos generalizada cristalizou novos campos operativos para as abordagens de regeneração urbana que deveriam, pois, desafiar uma multiplicidade de fatores de ordem ecológica, cultural, social e econômica (Remesar y Nunes da Silva 2010).

Sob este panorama, as políticas levadas durante os anos 1970 já não se resumiam à erradicação da falta de habitações. Foi incluída a necessidade de implementar programas capazes de abranger simultaneamente problemas sociais que proporcionassem melhores oportunidades aos desfavorecidos, bem como aperfeiçoar os níveis educacionais em determinados setores da cidade e administrar os dilemas de mobilidade/comunicação do tecido urbano (Simó Solsona 2016). Na região sul-europeia, algumas destas operações se traduziram no complemento das zonas residenciais anteriormente construídas para trabalhadores e classe média, que apresentavam déficits de equipamentos e elementos de urbanização necessários (Remesar y Nunes da Silva 2010).

Entretanto, cumpre especial atenção para esta década as dificuldades desencadeadas pela crise do petróleo em 1973 que atingia de maneira geral as economias capitalistas ocidentais. Este evento desempenhou um processo de desindustrialização e desemprego continuado, onde o Estado perdia forças para levar adiante as políticas necessárias de recomposição dos centros históricos e zonas suburbanas. Com o declínio do Estado-Nação, as responsabilidades dirigidas aos processos de regeneração urbana recaíram à administração pública mais próxima dos cidadãos, a administração local. Esta mudança estratégica reestruturava-se cada vez mais com a abertura de negociações junto ao investimento de capital privado (muitas vezes estrangeiro) que empenhava-se em estabelecer atrativos para o desenvolvimento local (Harvey 1996).

A orientação situada na gestão da cidade inaugura uma tendência de desenvolvimento econômico que Harvey designou “empresariamento urbano” (Harvey 1996) a formar um quadro de “cidades em concorrência”. Com efeito, a limitação dos recursos locais para conduzir as políticas de desenvolvimento urbano resultou numa corrida competitiva entre cidades para a atração de investimentos internacionais:

La competencia entre los Estados/Paises se ha decantado, en los últimos tiempos, hacia la competencia entre las regiones/ciudades. En este contexto y, precisamente, de cara a afrontar la competencia, se está perfilando un nuevo estilo internacional que no tiene su espacio expositivo en el museo. La calle, la plaza, el parque, en definitiva el espacio público, se han convertido en la arena en la que diversas ciudades compiten para poseer la marca inefable de los demiurgos, de los mejores arquitectos, escultores, ingenieros, diseñadores, etc (Remesar 1997, p. 22).

Na esteira deste panorama global competitivo, são os grandes eventos internacionais de larga escala regional que estabeleceram estratégias de marketing na promoção entre cidades como catalizadoras de regeneração urbana (Monclús 2006). No contexto europeu, os programas de intervenção sobre o meio urbano receberam maior respaldo com a influência da união econômica e política europeia (U.E.). Embora houvesse divergências entre as distintas estratégias de ação em cada país, a suposta abertura continental permitiu a troca de experiências entre núcleos de estudos sobre o ambiente urbano, bem como auxílios de subvenção em casos especiais. Alguns dos exemplos destes programas impulsionados pela U.E. são o URBAN, INTERREG e ERDF (European Regional Developmet Fund) (Simó Solsona 2016).

Por outro lado, o turismo massificado foi outra característica que acompanhou os meandros políticos da gestão da cidade. Em parte, este fenômeno associava-se com o movimento das grandes exposições internacionais nas metrópoles a partir da segunda metade do século XX, cujas dinâmicas tomavam distintos aspectos daquelas celebradas entre o final do século XIX e inícios do século XX. Na era da globalização a competitividade entre cidades e regiões estabeleceu sobretudo estratégias de city branding onde a imagem da cidade assumia novos papéis para o consumo, com a atração de turistas e investimentos econômicos para atividades de serviços avançados (Monclús 2006). Este panorama neoliberal intensificou o consumo da cidade direcionado à espetacularização do patrimônio histórico e reconfiguração de centros antigos com o acréscimo de modernos edifícios para oficinas e equipamentos públicos.

As cidades que se situavam à dianteira deste desfile global foram aos poucos convertendo-se em modelos de referência para aquelas outras que quisessem adentrar em políticas e processos semelhantes de regeneração urbana (Remesar y Nunes da Silva 2010). Cidades como Londres, Paris, Nova Iorque, Barcelona e outras exitosas tonaram-se casos de numerosos estudos e muitas vezes referências explícitas de gestores urbanos no restante do mundo.

De modo especial, as intervenções territoriais desatadas no final dos anos 80 e inícios dos 90 sofreram importantes mudanças no que diz respeito a escala pretendida. Em particular, os projetos tomaram dimensões maiores, de âmbito metropolitano, em atuação sobre grandes e variados territórios. Em seu estudo sobre as transformações das regiões portuárias, o arquiteto e urbanista João Pedro Costa (2006) identificou este fenômeno como “projeto de metrópole”, cujas dimensões urbanísticas e metropolitanas constituíam-se em:

- La coordinación de los varios territorios de intervención con el programa de las grandes infraestructuras de accesibilidad y transporte metropolitanas, justificando por ello la realización efectiva de algunas de ellas – coordinación esa que puede tener lugar justo en el cuadro de la planificación regional/metropolitana;

- La gestión coordinada de la creación o refuerzo de nuevas centralidades metropolitanas, proponiendo eventuales “especializaciones” para cada uno de los territorios objeto de intervención en el marco del conjunto;
- La posibilidad de realizar la transferencia de edificabilidad entre los grandes terrenos;
- La gestión integrada de los procesos de inducción del desarrollo en los varios entornos urbanos, configurando una aproximación de conjunto, y;
- La relación directa establecida entre el «proyecto de metrópolis» y la planificación regional/metropolitano, constituyendo un instrumento privilegiado de concreción de sus disposiciones principales en la ribera. (Costa 2006, p. 294)

Como é possível observar, os instrumentos de regeneração urbana (planos estratégicos, urbanísticos e projetos urbanos) orientaram-se para um ordenamento territorial de redes de cidade. As cidades já não se concebiam encerradas em si, mas dentro de uma complexa confluência de pontos territoriais conectados.

Embora a criação de áreas metropolitanas fosse um tema já abordado em décadas anteriores, este instrumento foi retomado no fim do século XX com a crise do modelo desregulado do laissez faire levado a cabo por governos conservadores que haviam entendido tais instrumentos como ameaça ao investimento de capitais financeiros. Era necessário, pois, impor certa regulamentação ao consumo dos lugares que permitisse o desenvolvimento equilibrado das regiões rurais, naturais ou construídas, com infraestruturas de comunicação e serviços que impulsionasse a coesão e articulação do território (Remesar y Nunes da Silva 2010).

O advento da cidade industrial em Barcelona

A formação da cidade moderna ocidental foi precisamente amparada pelo arranque da industrialização nas capitais. Este processo irreversível de desenvolvimento resultou determinante para a transformação estrutural do que hoje conhecemos por urbanização. De fato, neste período a cidade foi elaborada como objeto de uma cadeia de movimentos de produção e avanços técnico-científicos que passaram a reorganizar o cotidiano e território do indivíduo moderno. Foi neste contexto que a cultura do planejamento urbano se estabeleceu, ao estipular distintas fórmulas às questões que nasciam a partir da nova dinâmica econômica, social e política da cidade.

Barcelona, uma cidade de 2000 anos que se acomoda sob o mar Mediterrâneo foi um cenário extraordinário de tensões históricas que abriram uma extensa e complexa experiência do fazer a cidade. Contudo, considerando as delimitações expostas anteriormente, foi a partir do século XVIII que este trabalho identificou premissas interessantes para o desenvolvimento da cidade industrial que consolidou no século XX o ideário deste modelo citadino levado à exaustão. Dentro deste amplo espectro encontra-se o setor marítimo barcelonês como um ponto de confluências de ordem econômica e social. A zona portuária constituiu um importante eixo econômico por onde se estabeleceu o principal fluxo de mercadorias e matérias primas para a produção industrial. Por outro lado, o crescimento urbano organizou-se concomitantemente ao desenvolvimento fabril a partir da potencialização produtiva do uso do solo na extensão da cidade. Neste sentido, a morfologia do espaço fronteiriço marítimo foi um claro sintoma da nova organização social orientada ao mercado produtivo.

A Barcelona Pré-Industrial do século XVIII

Dentro da história urbana de Barcelona, o século XVIII aparece como um ponto de partida importante para o impulso da industrialização. Por um lado, este período alavancou precedentes relevantes do crescimento econômico seja pelo comércio colonial e marítimo, seja pelo mercado interno da indústria algodoeira. Paralelamente, surgia um acréscimo demográfico muito significativo na cidade, que pôs a questão urbana em expectativa com o problema de alojamentos. Estes dois aspectos que acompanharam o período foram cruciais para uma modificação substancial do tecido urbano.

Neste período Barcelona apresentava uma estrutura baixo medieval que começava a sofrer

impactos de crescimento demográfico. A respeito deste fenômeno, o arquiteto e urbanista Salvador Tarragó i Cid (1971) apresentou em seu ensaio “Barcelona según el catastro de 1717-1719” uma extensa avaliação de fontes oficiais provenientes da transformação administrativa do Decreto de Nueva Planta, seguido da Guerra da Sucessão na supressão do Principado de Catalunya.

Em ditos estudos, o autor apresenta as cifras da cidade amuralhada dividida entre dez bairros num total de 31.422¹ habitantes distribuídos em 5.099 casas. Além disso, identificou o peso edificatório de grande densidade em determinados bairros, cujo número atingia até 54,3 casas por ha para 430 habitantes por ha.

Cabe salientar que os bairros mais densos correspondiam a ocupação de famílias que dispunham criados, uma grande quantidade proporcional de “boticas”² e concentração de clérigos que habitavam casa própria. Em outras palavras, a distribuição espacial dos bairros marcava as classes sociais da cidade medieval, onde ao contrário do que ocorre atualmente, os bairros de maior densidade correspondiam provavelmente ao setor social com maior poder aquisitivo. As áreas que correspondem à região atual do Raval (pouco mais apartado da região costeira) apresentavam menor densidade e área construída, dedicadas majoritariamente à prática agrícola e ocupações de instituições religiosas, que provavelmente representou um lugar pouco urbanizado.

Sobre esta estrutura sentiu-se pela primeira vez o peso tirânico da mão bourbonica com a destruição do bairro da Ribera, talvez uma das experiências mais agressivas de intervenção urbana já experimentada até então. O bairro da Ribeira representava um dos mais movimentados da cidade. A sua proximidade ao mar havia proporcionado uma grande vantagem para o desenvolvimento econômico local, cujo ápice chegou ao século XIV, quando absorveu o movimento comercial da cidade (Florensa y Ferrer 1957). Entretanto, a chegada das tropas franco-espanholas do rei Felipe V em Barcelona no ano de 1714 interrompeu a prosperidade do bairro.

As decisões do rei para assegurar seu domínio sobre o território recém conquistado se concretizaram na edificação de duas grandes fortalezas: uma delas na montanha de Montjuïc, cuja estrutura preexistente foi reforçada; no lado oposto da cidade, criou uma ciudadela militar, projetada pelo engenheiro Jorge Próspero Verboom, nitidamente inspirada nos exitosos trabalhos de Vauban para o reinado de Luís XIV. Para tal feito, no dia 1º julho de 1715 expediu-se a Real Ordem para a construção da nova fortaleza cuja ocupação demarcada previa metade oriental do bairro da Ribera.

[...] murallas, baluartes, casas, monasterios (el de Santa Clara, joya el arte gtico), capillas, edificios públicos, todo se derribó. Solo la antigua torre de San Juan, transformada de aspecto y convertida en cárcel, quedó dentro de la Ciudadela. Cerca de cuarenta calles completas desaparecieron (Florensa y Ferrer 1957).

1 Embora autores que consultaram fontes distintas, afirmem que o número de habitantes da época atingia 35.000 (Guallar y Grau i Fernández 1971).

2 “Una botica, en general, puede representar, tanto un obrador gremial como un taller, o una tienda, un bacalito o un despacho” (Tarragó i Cid 1971, p. 19)

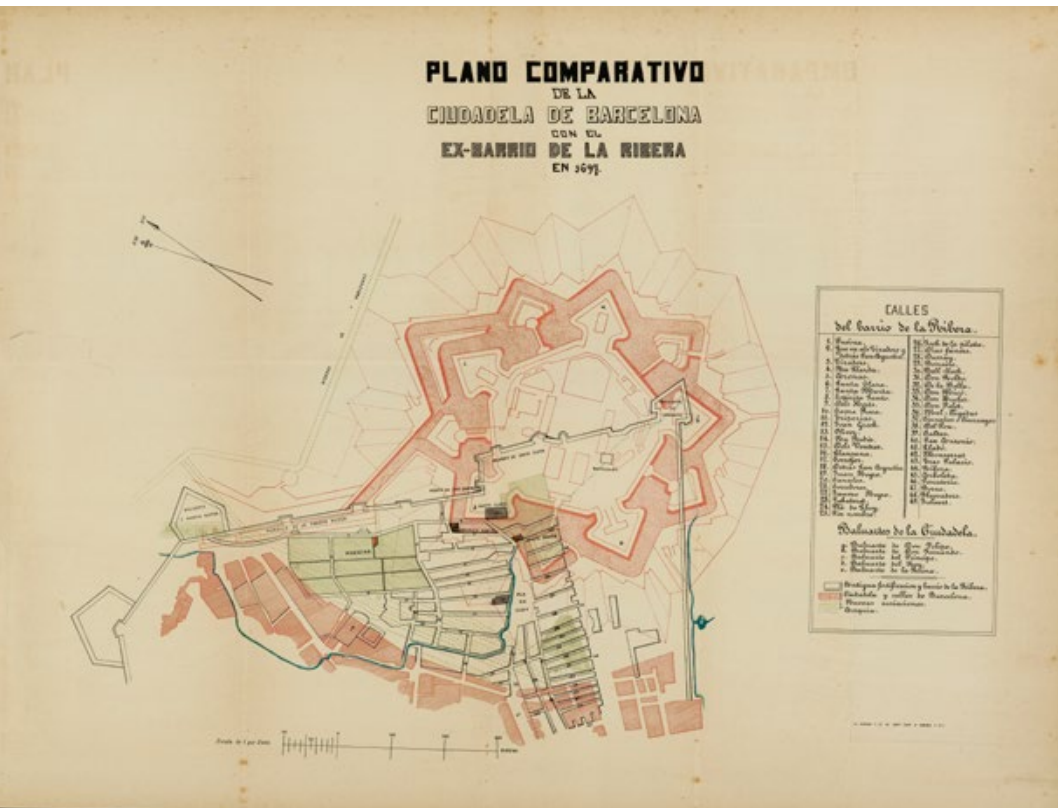


Figura2: Plano comparativo da Ciudadela de Barcelona com o ex-barrio de la Ribera em 1697 por Salvador Sanpere i Miquel, 1890. Fonte: I.C.G.C.

O período repressivo de Felipe V marcou uma nova ordem política e urbanística com fortes características militares. A distribuição de novos quartéis e armazéns próximos às portas da muralha asseguravam não apenas a defesa de invasores, como o próprio controle dos cidadãos em casos de revoltas. Além disso, as fortificações apresentavam uma esplanada externa ao redor que proibia a construção de edifícios próximos à muralha, cujo efeito cerrou definitivamente por muito tempo o crescimento da cidade dentro do recinto emoldurado pelas muralhas medievais.

Apesar da incidência militar sobre os limites da cidade medieval, os meados do século XVIII constituíram uma efetiva mudança no sentido do desenvolvimento da cidade. A crescente imigração à Barcelona abalou a relação de indivíduos/alojamento, deslocamento este que ocorreu paralelamente a um novo impulso do comércio e da indústria acompanhados de um processo de renovação institucional.

Entre os anos de 1763-1764, os historiadores apontam uma forte crise agrícola que impulsionou a migração de cerca de 9.000 camponeses para Barcelona que, rapidamente, foram assimilados pela força de trabalho demandada pela “indústria indiana”. Este novo panorama correlacionado entre a imigração e o estímulo da produção proporcionou uma degeneração da conjuntura cidadina de então com os problemas de habitação e ordenamento urbano.

Por outro lado, após as repercussões do motim de Esquilache (1766) de Madrid para outras comunidades espanholas, instaurou-se uma reforma administrativa motivada pelo de temor da classe nobiliárquica com o recente proletariado instalado na cidade. Particularmente este cenário contribuiu para a introdução da “voz popular” dentro dos ayuntamientos através das figuras do deputado e “síndico personero del común”. Esta iniciativa pôs em menor desequilíbrio as relações de poder nobiliário na governabilidade o que oportunizou uma melhor abordagem na sistematização do urbano no contexto do aumento demográfico (Guallar y Grau i Fernández 1971).

A carta³ do Capitão-General Conde de Ricla dirigida ao Ayuntamiento representa atualmente um documento que testemunha muitos aspectos dos problemas urbanos enfrentados por Barcelona no ano de 1768. O descaso da administração do Ayuntamiento resultava na ocupação tumultuada do espaço público: ruas estreitas nos bairros fabris com detrimentos jogados ao espaço público que bloqueavam o trânsito; numerosos artesãos que estabeleciam suas oficinas no meio do caminho; animais de tração amarrados aos arredores dos passeios; falta de limpeza das ruas. Além disso, sinalava o Conde de Ricla a falta de manutenção e projetos de melhoramento em algumas vias da cidade: a saída desde o portal de Santa Madrona, que dava acesso ao castelo de Montjuich e nas demais saídas que se articulavam com as cidades vizinhas, úteis ao comércio. Esta última, aparentemente invadida por arados, plantações e detrimentos provenientes das torrentes.

Com efeito, a desavença entre os regedores do Ayuntamiento e a hierarquia militar quase sempre prevalecia, fato este que incentivava a ausência de um programa de melhoras e projetos para a condição degenerada da cidade.

Em especial, o plano de ordenamento da construção privada seguia um modelo impraticável. Ainda que o sistema obrigasse uma permissão de obras de um regedor a contradição se instala quando de fato não existia um controle rígido capaz de conter todas as obras levantadas, onde muitas delas passavam despercebidas e sem permissões⁴. Apesar deste quadro preocupante, os regedores estavam dispostos a acobertá-lo, posto que representava uma das principais fontes de renda. De outra parte, o Capitão-General Conde de Ricla juntamente aos deputados e síndico personero del común, depositavam seus esforços no sentido oposto para a liberalização do comércio e eliminação dos obstáculos para a iniciativa privada (Guallar y Grau i Fernández 1971).

Os atritos entre as estruturas de governo estabeleceram um fracasso de planejamento do crescimento urbano conveniente para as imposições da iniciativa privada até o final do século. Esta dinâmica começou a estender-se também em direção aos hortos localizados nos perímetros suburbanos (entre a Calle de Sant Pau e os estaleiros). A lógica de um governo centralizado e indeciso contribuiu para a abertura da era do “laissez-faire” marcada pela construção privada absolutamente anárquica.

³ Disponível em Guallar y Grau i Fernández, 1971.

⁴ Ademais, a multa empregada às construções sem permissão resultava menos custosa comparada ao aceite municipal da construção de obras.

A formação do Bairro da Barceloneta

À margem das considerações anteriores, identifica-se uma exceção importante dentro do quadro limitado medieval de Barcelona. A construção do bairro da Barceloneta, determinada em 1753 pelo Capitão Geral marquês de la Mina, pretendia compensar (ainda que tardiamente) a penúria habitacional causada pela demolição do bairro da Ribera. Dita intervenção concebia o novo bairro em terrenos⁵ da jurisdição militar extramuros, fora do Portal de Mar⁶.

Apesar de muitos autores resumirem as razões da construção da Barceloneta na compensação de casas aos lesionados do bairro da Ribera, a geógrafa Mercedes Tatjer Mir (1973) esclarece outras razões que favoreceram o momento da construção. Por um lado, um grande crescimento demográfico. De fato, Barcelona quase duplica seus habitantes entre 1718 e 1758. Por outro lado, paralelamente a este fator último, o despontamento de um novo quadro comercial.

Com a intensificação da atividade portuária em meados do século XVIII e a chegada de uma nova classe mercantil⁷ solidificada, complementou-se com o interesse estatal o incremento de instalações para embarcações no porto. Eis que no ano de 1742 foi criada a Junta de Obras del Puerto que, ao passo do ano seguinte, deram início às forças de trabalho para ampliar a doca ao leste. O empreendimento também abarcou pouco depois a construção de um espigão ao oeste, bem como a reparação e construção da plataforma para as docas (Tatjer Mir 1973).

Desta perspectiva é compreensível que a criação de um bairro sobre o areal entre a Ciudadela, a Acequia Condal e o porto pudesse aportar mão de obras e serviços, assim como a construção estratégica de armazéns de utensílios e mercadorias provenientes das atividades portuárias.

Diante deste quadro emergente, o projeto final da Barceloneta foi encarregado pelo Marquês

⁵ Tais terrenos foram consequência da construção do dique de abrigo do porto de Barcelona. Quando no século XV se investiu na construção das instalações para a frota pesqueira, houve um crescimento da praia de uns 800 metros em sentido perpendicular ao mar e mais de um quilômetro na direção do dique. Esta dinâmica litoral de sedimentos formou-se em menos de três séculos o espaço em frente ao mar que deu lugar a futura construção da Barceloneta (Alemany 2003).

⁶ No ano de 1715, por decreto real, disponibilizou-se 321 lotes na praia (Barceloneta) para a construção de habitações destinadas aos afetados da demolição do bairro da Ribera, de acordo com um modelo projetado pelo próprio engenheiro Verboom. Passados três anos, com a regulamentação da concessão de terrenos, uma parcela da população recorre a ocupa-la sob a condição dos proprietários estarem vinculados com trabalhos marítimos. Este primeiro projeto de Verboom configurava uma planta quadrada com quatro ruas sentido Leste-Oeste, dezenove ruas Norte-Sul e uma praça central. Existiram algumas construções deste projeto concluídas, entretanto de estruturas muito precárias, o que mais tarde levou o Marquês de la Mina determinar a demolição destes edifícios e encaminhar um novo projeto seguido de novos critérios (Tatjer Mir, Solà-Morales y Patricio 1982).

⁷ A exportação de determinados produtos para a América, juntamente com a importação de determinados grãos compõe um quadro favorável para o enriquecimento da burguesia. O conjunto desta classe expressa seu auge com a criação da Real Compañía de Barcelona em 1758 e o Cuerpo de Comerciantes igualmente no mesmo ano.

de la Mina ao engenheiro do exército Juan Martín Cermeño. Este último inscreveu blocos edificadlos lineares em traços ortogonais a formar um triângulo retângulo. Os quarteirões compridos e estreitos formaram-se paralelos à doca do porto numa orientação norte-sul que garantiu a infiltração de luz ensolarada além da proteção das ruas do vento proveniente do Leste. O ordenamento dos blocos edificadlos discorreu sobre o eixo do Paseo Nacional (que contornava o porto), onde havia maior circulação e atividades comerciais. A repetição dos quarteirões foi harmonizada com duas grandes praças: uma delas se constituiu em 1756 diante da Igreja de Sant Miquel del Port com entrada desde o porto. A segunda praça situou-se atrás do templo, com maior superfície. Ambas as praças foram molduradas em dois extremos por dois quarteirões orientados com 90 graus negativos em relação com os demais quarteirões.

O modelo habitacional no início da construção do bairro era unifamiliar que compreendia a “casa de quart”, um quadrado formado por 8,40 m x 8,40 m (9 varas), cujo sistema murário compreendia duas fachadas, dois muros medianeiros e um muro de carga intermediário, paralelo à fachada, no qual o acesso se dava pelo centro da mesma. As casas agruparam-se em fileiras de oito, nove ou dez unidades cortadas por ruas de 6,50 m (8 varas) (Tatjer Mir, Solà-Morales y Patricio 1982).

Figura3: Plano da cidade e porto de Barcelona por Moulinier, 1806. Fonte: I.C.G.C.



Segundo Mercedes Tatjer Mir (1973) a construção do bairro da Barceloneta foi uma tarefa rápida. Entre os anos de 1753 e princípios de 1757 já constavam 244 casas e no fim da década apresentavam 329 casas e 1.570 habitantes, em sua maioria trabalhadores que se dedicavam à construção, segundo relatam poucos documentos. No último quarto do século, o bairro seguia em crescimento exponencial e apresentava características marcadas de funções militar, marinheira e industrial. Deste modo, entre os anos de 1764 e 1779, instalaram-se dois

quartéis e diversos edifícios destinados ao armazenamento de mercadorias.

A integração do novo setor urbanizado localizado entre a Ciutat Vella e o porto produziu um bairro residencial que dialogou diretamente entre estes dois campos. Especificamente, o porto trazia atividades com profunda relação entre os moradores, muitos deles estivadores e pescadores. Ao mesmo tempo surgiram estabelecimentos dedicados à venda de equipamentos para atividades vinculadas à região costeira. Além disso outros comércios se distribuíram pelo bairro, como por exemplo, a instalação de oito casas para os produtores de cordas de guitarra (Tatjer Mir 1973).

Em pouco tempo, no início do século XIX, a demanda de habitações no bairro levou à permissão de um segundo andar sobre as casas originais. Com este movimento, as residências deixaram o caráter unifamiliar. Houve a necessidade de incorporar na fachada uma estreita porta para o acesso às escadas do segundo andar. A configuração desta moradia de apenas uma planta foi chamada de “casa de mig” (meia casa) e, todavia, correspondia aos parâmetros de edificação inicial com fachada dupla e relação edificação x largura da rua a proporcionar entradas de luz ensolarada. Contudo, a sucessiva densificação do bairro levou a fragmentar as habitações a partir do muro de carga intermediário, o que se denominou “quarts de casa” (quarto de casa) em uma proporção reduzida de 8,40 m x 4,20 m com pouca ventilação. Apesar da redução, este modelo habitacional de 35m² tornou-se a mais replicada no bairro.



Figura4: Vista do bairro da Barceloneta junto à doca em desenho por Alfred Guesdon, 1856. Fonte: Alemany, 2003.

Neste ínterim, no ano de 1868, o bairro assimilado pela capacidade edificável do Ensanche de Cerdà passava a um número de até cinco plantas por edifício, que mais tarde, com a nova Ordenanza de 1953 atinge seu limite de altura de até sete plantas que correspondeu a cota

máxima de densificação abusiva (Tatjer Mir, Solà-Morales y Patricio 1982; Busquets 2004).

Figura5: Evolução dos edifícios da Barceloneta no crescimento em altura, baseado nos estudos de M. Solà-Morales. Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.



Em que pese o caráter densificador da Barceloneta, a novidade urbanística do bairro caracterizou-se pelas virtudes do urbanismo barroco, se levar em consideração “la noción del conjunto urbano, regularidad del plazo, perspectiva, programa, simetria, facilidad de comunicación entre los edificios públicos, espacios libres, entre otras” (Tatjer Mir 1973, p. 52). A racionalidade empreendida no projeto permitiu a permanência do bairro com suporte para um grande crescimento demográfico e intensas atividades comerciais.

O despontamento industrial de Barcelona

No apartado anterior, foi descrita a formação pré-industrial da cidade barcelonesa, cuja fonte econômica avançava com produções de manufatura, acompanhada de uma rápida expansão demográfica. Ao mesmo tempo, a vantajosa posição geográfica da cidade junto ao mar, acompanhada de infraestruturas portuárias, correspondeu a solidificação da tradição comercial histórica de Barcelona. Esta conjuntura estruturou precedentes fundamentais para a consolidação da cidade industrial do século XIX.

Por outro lado, Barcelona adentra-se ao século XIX como uma cidade amuralhada, cujas leis determinavam a proibição da edificação no perímetro em um raio de 1.250 metros. O reduzido espaço urbano de 14,7 km² somado ao acúmulo de grandes espaços ocupados por instituições religiosas e militares contradiziam o anseio de expansão e desenvolvimento industrial de Barcelona.

Diversos autores determinaram o impulso da industrialização da Catalunha dentro do primeiro terço do século XIX, papel este que figurou uma importante contribuição para o desenvolvimento econômico espanhol. Um marco importante dentro deste quadro se passou em 1832 quando se inaugurou a primeira fábrica a vapor no território espanhol em Barcelona. Dita empresa, sob o nome “Bonaplata, Vilaregut, Rull y Compañía” instalou-se especificamente na atual zona do Raval, Calle Tallers em terrenos livres pertencentes a uma instituição religiosa. Com efeito, a primeira concentração de fábricas à vapor em Barcelona alojou-se na parte baixa do Raval, devido a sua cercania ao porto e disposição de terrenos abertos (hortas). Simultaneamente, outros complexos industriais à vapor dispuseram-se no

setor oriental, onde obtinham maior facilidade com recursos hídricos provenientes da Acequia Condal (Tatjer Mir 2006).

Sob a expansão dos recintos industriais, outros modelos de ocupação do território se formaram nas zonas fabris, nomeadamente as casas-fábricas, lugares de trabalho e moradia constituídos em grandes terrenos que se configuravam em torno de edifícios de famílias populares e obreiras:

La casa-fábrica era un edificio entre medianeras compuesto por varios cuerpos que reunían a la vez la vivienda del propietario y del director y técnicos de la fábrica, que se abría a la calle, mientras que los otros cuerpos o cuadras, con acceso desde un patio interior, se dedicaban a la producción a la vez que en el patio se alojaba la maquina de vapor con su correspondiente chimenea (Tatjer Mir 2006, sem paginação).

Sobre a distribuição das fábricas em Barcelona faz-se notório para consulta um conjunto de planos elaborados por Miguel Garriga i Roca na metade do século XIX conhecidos como “Quarterons de Garriga i Roca”⁸. Em tal documento é possível identificar a concentração de indústrias no bairro da Ribera (Oriental) e no Raval. Estas duas zonas acompanharam de modo mais intenso as transformações da cidade industrial dentro das muralhas.

Por conseguinte, o recente bairro da Barceloneta extramuros já experimentava impactos da indústria em seu território, devido às grandes áreas livres entre o centro urbano e o contorno das muralhas, além da sua proximidade ao porto. Nesta região, introduziram-se empresas metalúrgicas dedicadas a manutenção naval, bem como a fabricação de maquinários a vapor. Também se instalou nos recintos da Barceloneta a indústria Maquinista Terrestre y Maritima em 1856, que promoveu grandes construções na cidade durante o século XIX. A incorporação de grandes indústrias influentes situadas no setor da Barceloneta marcaram por muitas décadas a direção industrial deste bairro (Tatjer Mir 2006; Busquets 2004).

Cabe salientar que, diferente de outras cidades europeias que experimentavam a revolução industrial, Barcelona não dispunha em abundância os recursos energéticos para pôr em marcha as maquinarias a vapor. Apesar de algumas zonas de extração carvoeira disponíveis na Catalunha, a maior fonte de carvão que alçou a indústria barcelonesa era proveniente do Reino Unido. Nesta direção, o porto de Barcelona notabilizou-se não apenas como ponto de exportação de mercadorias, mas também como a entrada de recursos básicos para a produção local. Por certo, em meados do século XIX, o carvão representava o produto mais quantioso dentro do porto (Busquets 2004).

De modo geral, a morfologia urbana espelhava o desenvolvimento de novas ideias sobre serviços e estruturas para a cidade, primeiramente voltados para a indústria, tais como armazéns, estações, porto. Em seguida, à população, que se converte em uma grande massa consumidora, subsidiada por sistemas transporte, gás etc.

⁸ O documento cartográfico reúne 119 páginas em escala de 1:250. Está disponível para consulta no catálogo em linha do Arxiu Municipal de Barcelona. Também se encontra em versão didática no site promovido pelo Ayuntamiento de Barcelona: <<http://darreramirada.ajuntament.barcelona.cat>>.

Em outras palavras, se os grandes centros situados no litoral espanhol desencadearam um crescimento econômico notável, proveniente das atividades portuárias, a chegada dessa nova atuação na política econômica do território trouxe para estes centros novos imperativos espaciais: o desejo de projetar uma nova cidade, como alternativa e ruptura à velha cidade. Segundo Carlos Sambricio (1991), a novidade do traçado urbano aparece na pretensão do “embelezamento” do espaço produtivo. Ou seja, se nas intervenções anteriores a figura da nobreza e do templo eram determinantes na configuração do espaço, o novo conceito privilegiou o roteiro econômico para criar a natureza da cidade, onde o lugar do trabalho demandava especialidades de design urbano.

Da expansão da cidade industrial à “Gran Barcelona”

Conforme exposto anteriormente, a industrialização do século XIX em Barcelona baseou-se inicialmente na energia produzida pelas máquinas a vapor. Contudo, esta tecnologia não foi empregada apenas na produção massificada de mercadorias, senão também para as locomotivas e barcos. De fato, toda a corrida desenvolvimentista da indústria só foi possível dados os pré-requisitos oferecidos pelo transporte a vapor (Soria Puig 1974).

Sobre este acoplamento de máquinas dependentes, o engenheiro Idelfonso Cerdà narra em seu livro “Teoría general de la urbanización” a profunda impressão que lhe causou quando havia visto pela primeira vez o uso do vapor na indústria em Barcelona. Pouco tempo depois, Cerdà descreve sua nova surpresa quando percebe que aquele mesmo motor que havia visto, em terreno fixo, era então movimentado por outro motor em um barco de vapor:

el motor, el mecanismo, los objetos y el medio, todo se movía a la vez, dando por resultado final un sistema completo de movimiento y de locomoción, mas cuantioso, mas seguro, mas rápido y más cómodo que todos los anteriormente conocidos (Cerdà i Sunyer 1867, p. 5).

Com efeito, os meios de transporte inseridos dentro desta “maquinaria” industrial, não tardaram em converter-se também em uma grande indústria. Rapidamente, a indústria do transporte tornou-se uma propulsão das empresas fundamental para a condução de carvão, ferro e máquinas em locais distantes dos portos. Para além das mercadorias, mais adiante as locomotivas também passaram a articular as pessoas entre cidades e campos. Esta revolução da acessibilidade entre lugares produziu uma mutação na escala do espaço e consequentemente uma reconfiguração do território (Soria Puig 1974).

No ano de 1848, inaugurou-se a primeira ferrovia espanhola, que percorria o trajeto Barcelona-Mataró, partindo da Estación de Francia cujo itinerário contornava a franja litoral. Esta primeira instalação de linha ferroviária estabeleceu comunicação direta com o município de Sant Martí de Provençals, mais especificamente o atual bairro Poblenou, o que dispôs convenientemente a instalação de novas indústrias no setor. Além disso, este deslocamento se reforçava desde o ano de 1846 quando o Ayuntamiento impôs uma limitação da instalação de novas indústrias a vapor na cidade amuralhada, bem como a ampliação daquelas já existentes.

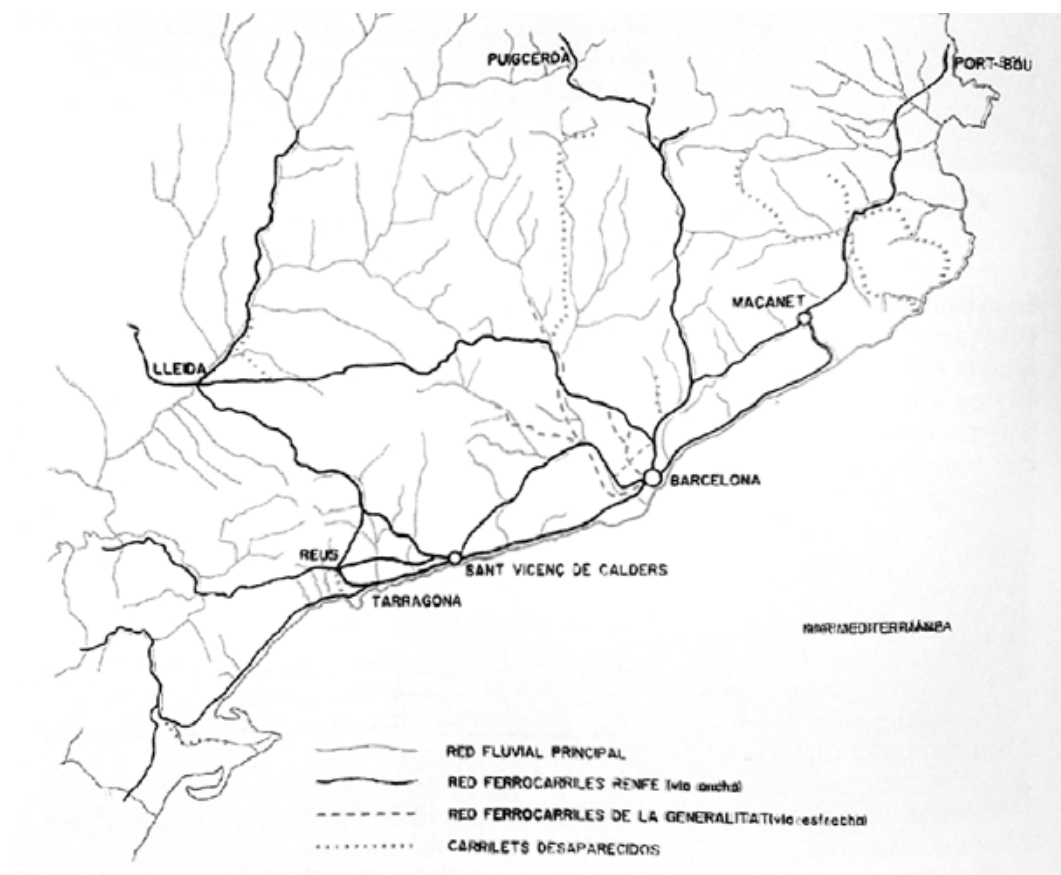
Em pouco tempo, os traçados das redes ferroviárias tomaram extensão no território catalão,

que logo completaram o sistema principal de vias férreas, o “oito catalão”, composto “de la costa hacia Vilanova; en el corredor prelitoral, las líneas hacia Martorell y Granollers; los enlaces de Maçanet y Vendrell” (Busquets 2004, p. 119). Por fim, mais adiante, no último terço do século, as conexões já alcançavam cidades mais distantes como: França, passando por Figueras; Aragón e Madrid, por Sabadell, Manresa e Lleida; a Valência, por Tarragona com derivações de trajeto para Les Borges e Lleida. Por último, uma conexão de Cangost para Sant Joan de les Abadesses, cruzando Vic e Granollers (Busquets 2004).

Sem embargo, cumpre destacar igualmente a criação do sistema de estradas, que representou outro eixo vertebral dos arredores de Barcelona que cresceu simultaneamente às linhas ferroviárias. Em 1848, criou-se a Junta de Carreteras de Cataluña com o objetivo de planejar e implementar uma rede de estradas, mais tarde retomada pelas Diputaciones Provinciales, que privilegiaram a extensão das vias nas zonas litorais, onde havia maior número de indústrias.

Apesar dos supostos benefícios de eficiência e longo alcance, as grandes vias interurbanas (principalmente ferroviárias) causaram grandes problemas de obstrução dentro da própria cidade. Em Barcelona, as ferrovias que transpassavam o litoral proporcionaram (juntamente com a Ciudadela) um intenso bloqueio das conexões entre os bairros marítimos Barceloneta e Poblenou com o restante da trama urbana. Com o constante crescimento demográfico da cidade, estas regiões isoladas foram gradativamente deteriorando-se em uma redoma industrial de precárias condições habitacionais e de espaço público para os operários (Tatjer Mir, Solà-Morales y Patricio 1982).

Figura6: Traçado de ferrovias no principado com o “oito catalão”
 Fonte: Busquets, 2004, p.120.



A demolição das muralhas na década de cinquenta incrementou a industrialização dos municípios em torno de Barcelona, principalmente na região de Sant Martí, Gràcia e Sants integrados pela ferrovia e pelas estradas de Sants e Mataró, cujo abundante solo rico em água oportunizou a instalação de grandes fábricas procedentes da cidade antiga. Com efeito, estes primeiros conjuntos industriais situados fora das muralhas foram acatados por Cerdà no “Plano de los alrededores de Barcelona” em 1855.

Com a aprovação do “Plano de Reforma y Ensanche” de Cerdà, os municípios ao redor de Barcelona puderam finalmente receber uma trama urbana e tipologia de edificação, que incidiu sobre as infraestruturas viárias pré-existentes. Apesar do enfoque de Cerdà sobre o ordenamento expansivo do tecido urbano com propostas de continuidade e contiguidade, a realidade das tramas ferroviárias operava de maneira distinta e direcionava-se mais além dos níveis formais e normativos. A imposição das retículas no tecido urbano de determinados núcleos suburbanos, não se atentava para as condições da época de inacessibilidade e a presença de uma forte profusão industrial (Solá-Morales i Rubio 1997; Borja et al. 1971).



Figura7: Topografia do plano de Barcelona que serviu de base para o projeto do Ensanche por Cerdà, 1855. É interessante notar a distribuição das indústrias já formadas no setor de Sant Martí.
 Fonte: I.C.G.C.

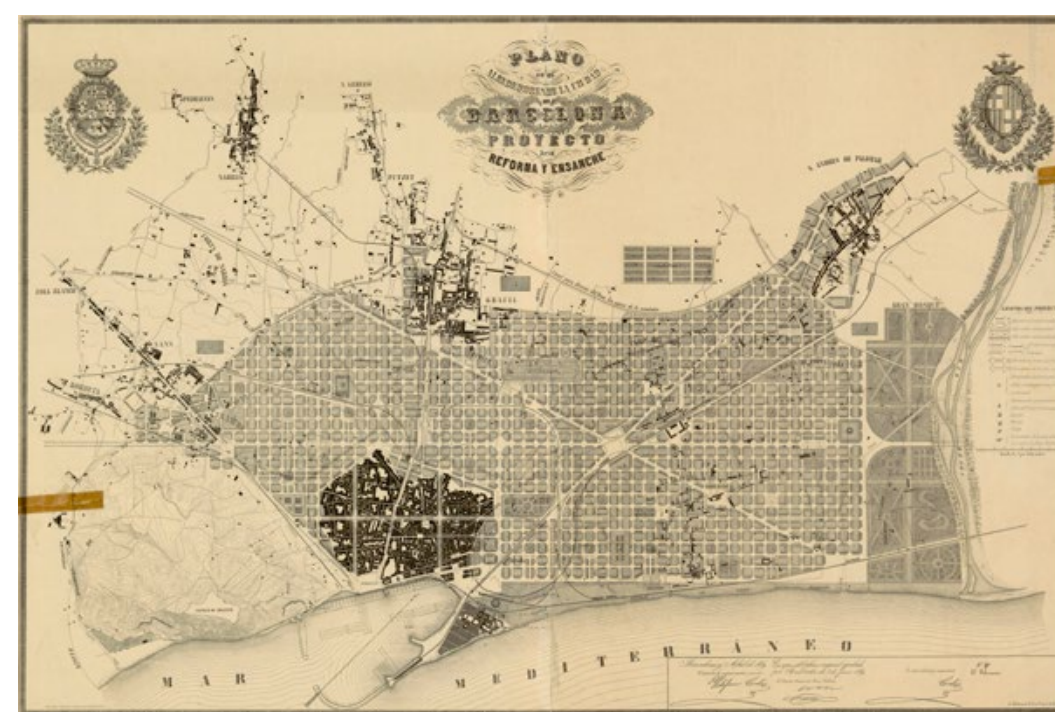
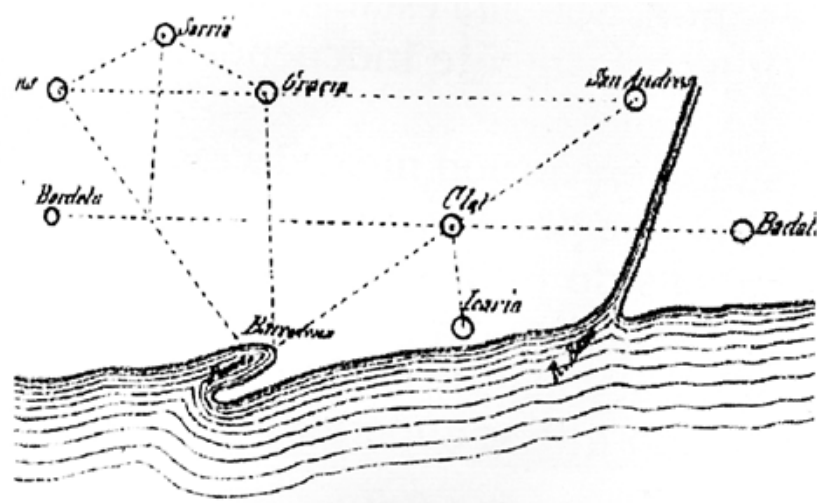


Figura8: Proyecto de Reforma y Ensanche por Cerdà, 1859.
 Fonte: I.C.G.C.

Figura9: Esquema de traçado do Plano de Cerdà. Observar a convergência com a zona portuária. Fonte: Busquets, 2004, p.131.



Sob esta perspectiva foi compreensível a reação obstinada do município de Sant Martí de Provençals em assumir a integridade do projeto de Cerdà. Os parcelamentos industriais desenvolvidos na região a partir da valorização do solo com as redes viárias formaram ocupações consideráveis de empresas grandes e médias. Estes lotes industriais localizavam-se principalmente entre o caminho do Cemitério (atual avenida Icaria), ferrovia e Bogatell (Solá-Morales i Rubio 1997).

Este tipo de morfologia urbana foi substancial reflexo de um uso local do solo que dificilmente se enquadrou na urbanização generalizada de Cerdà. Além disso, outras intervenções/instalações que sucederam o ensanche, tampouco contribuíram para a integração dos assentamentos periféricos existentes: “matadero, tintorerías, hospital de infecciosos, vertidos y desagües, etc” (Solá-Morales i Rubio 1997, p. 67). Tais incongruências superpostas nestas zonas estimularam a obstrução do desenvolvimento local que perdurou muitas décadas em situação sub integrada.

Por outro lado, o processo de construção do ensanche foi rapidamente tomado pela crescente burguesia, que, com a febre do ouro (1876-1886) despejava esforços para edificar e especular o solo. Neste sentido, o âmbito do ensanche converteu-se em uma extensão de agrupamento de edifícios e serviços para a classe burguesa, processo este descrito pelo arquiteto Puig i Cadafalch:

Amb tot, el plànol Cerdà era millor que la seva realització. El propietari tendeix a la uniformitat i a poc a poc amb una constància entomològica, ha anat rosegant i convertint en solars edificables tots els jardins, tots els eixamplaments, tots els llocs destinats a edificis públics; i així la plaça del Passeig de Gràcia fou suprimida, i les amplades diverses del gran passeig, que hauria pres aspectes interessants de perspectiva, foren uniformades fins a arribar a l'actual monotonia de ciutat americana edificada en mig d'una Pampa material i destinada a una tribu pretensiosa sense necessitats de l'esperit i sense més aspiració de ciutat que l'aglomerat de cases on menjar, beure i dormir (Puig i Cadafalch 1927, p. 14).

A particularidade desta ocupação burguesa imprevista por Cerdà, pressionava as novas indústrias a instalarem-se em setores distantes da nova expansão. Com efeito, os setores in-

dustriais formaram-se em uma coroa em torno da cidade apartada do ensanche, ocupados pela crescente classe proletária⁹. Entre o ensanche e a coroa de núcleos suburbanos formou-se um vão em expectativa de crescimento. Sobre este conjunto, o setor entre a Barceloneta e Poblenou se segregam com mais ímpeto tanto pela barreira projetada pelo parque da Ciudadela, como pela linha ferroviária (Solá-Morales i Rubio et al. 1974).

Com a anexação oficial dos municípios limítrofes a Barcelona, houve uma repercussão clara nas escalas dos projetos urbanísticos. Foi necessário então um projeto

vertebrador y ambicioso para Barcelona que sea capaz de generar una idea de ciudad capital como la que en el último tercio de XIX habían conseguido ciudades como París e New York, pero sobre todo Berlín y Viena (Busquets 2004, p. 192)

Sob a intenção de integrar ditos municípios, o Ayuntamiento de Barcelona convocou um concurso internacional para anteprojetos de enlaces entre a zona do Ensanche com os núcleos periféricos agregados. Apenas 5 propostas responderam ao projeto, que resultou ganhador o arquiteto francês León Jaussely protocolado em 1905, intitulado “Romulus”. O esquema viário do projeto estruturava a partir de cinco eixos radiais e dois anéis de circunvalação, enquanto as linhas ferroviárias anexavam diferentes traçados e soterravam outras criadas anteriormente.

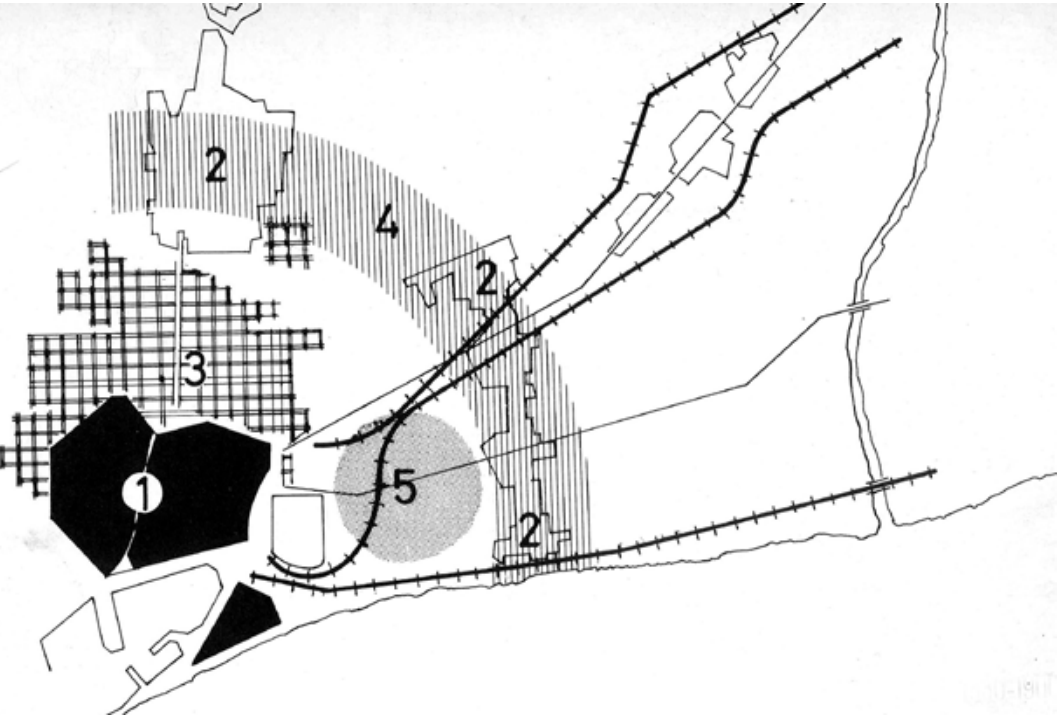


Figura10: Formação da coroa industrial apartada do ensanche. Fonte: Solá-Morales i Rubio et al. 1974.

De maneira geral, Jaussely aportou um grande tratado acadêmico de urbanismo cujos apon-

⁹ Os núcleos em torno do ensanche totalizavam 50.000 habitantes e se quadruplicaram no ano de 1900 (Busquets 2004)

tamentos baseavam-se em três modalidades, as quais: primeiramente o zoneamento de atividades distribuindo o tecido urbano de acordo com suas respectivas funções estabelecidas previamente; o design das ruas e avenidas com um tratamento detalhado desde as funções desempenhadas em cada traçado (circulação caseira, profissional, de negócios, de passeio, para dias festivos), grandes eixos de deslocamento até outros traçados secundários de menor tráfego; por último, pode-se destacar uma outra característica da abordagem de Jaussely sobre a sistematização de parques e jardins sobre as vias de comunicação¹⁰.

Todo este conjunto estrutural deveria articular-se entre a trama urbana considerando os pequenos centros dispersos pelo município através de traçados justapostos na malha de Cerdá. Nos apontamentos da memória do projeto, Jaussely (1907) colocava em evidência a relevância dos espaços livres, o qual estipulava uma cifra mínima de 50% de ruas, passeios e jardins comparada com os quarteirões edificadas.

Neste âmbito, criticava determinados setores da cidade por não disporem dos espaços livres suficientes para circulação adequada ou “embelezamento” locais. No que tange aos bairros marítimos obreiros, instruía sistemas de edificação e habitações diferentes para a sanidade e satisfação dos habitantes. No lado leste da cidade o autor projeta um Paseo Marítimo que deveria percorrer desde a Avenida Diagonal até juntar-se ao então Paseo Nacional, na Barceloneta. Igualmente propunha alargar uma ou mais ruas do bairro marinho para um acesso direto ao Paseo Marítimo.

Com efeito, Jaussely identificou uma forte tendência de orientação das montanhas barcelonesas até o mar e propôs determinados traçados de comunicação rápidos e diretos às respectivas reformas de frente marítimo previstas no projeto. Desta perspectiva, ressaltava o autor

[...] algunas transformaciones en los barrios de las playas, con colonias o parques de chalets y ciertas reformas típicas de embellecimiento con jardines y casinos municipales, Barcelona podría fácilmente llegar a ser una ciudad de invierno, quizás la más notable y concurrida de Europa (Jaussely 1907, p. 98).

Por outro lado, no setor oeste da frente marítima, Jaussely incorpora um grande complexo portuário integrado com sistemas de transporte (rodovia e ferrovias) próprias para o abastecimento e distribuição das zonas industriais, bem como exportação para demais cidades.

Apesar das qualidades do projeto, as complicadas discussões junto aos técnicos do Ayuntamiento sobre a revisão deram lugar a uma versão final diluída do plano, denominado Romeu i Porcel em 1917. De todo modo, os principais traçados do plano de Jaussely atravessaram os núcleos que formavam a primeira coroa industrial a potencializar novos solos para o

10 O ensejo fundamental desta empreitada, destaca o arquiteto F. J. Monclús (2000), foi o anseio da burguesia industrial e elites locais em converter o território barcelonês em uma grande capital europeia. A característica “monumental” deveria seguir as tendências das estratégias urbanísticas de grandes cidades europeias, inspiradas pelo vigente academicismo de arte urbana (City Beautiful) no início do século XX. A monumentalização do espaço público estava presente em outras intervenções além das estipuladas por Jaussely, como certas ações de renovação do centro antigo que levaram à abertura da Vía Layetana com 20 metros de largura (principal via de acesso entre o Ensanche e o mar), seguida de demolições que deram lugar a uma nova paisagem monumental.

crescimento da cidade. Finalmente, cabe salientar que o plano original de Jaussely ofereceu precedentes importantes para o incremento de ideias muito posteriores em determinadas transformações de Barcelona. Sobretudo, abria-se caminho à uma tendência política e estética em direção à monumental “Gran Barcelona”.

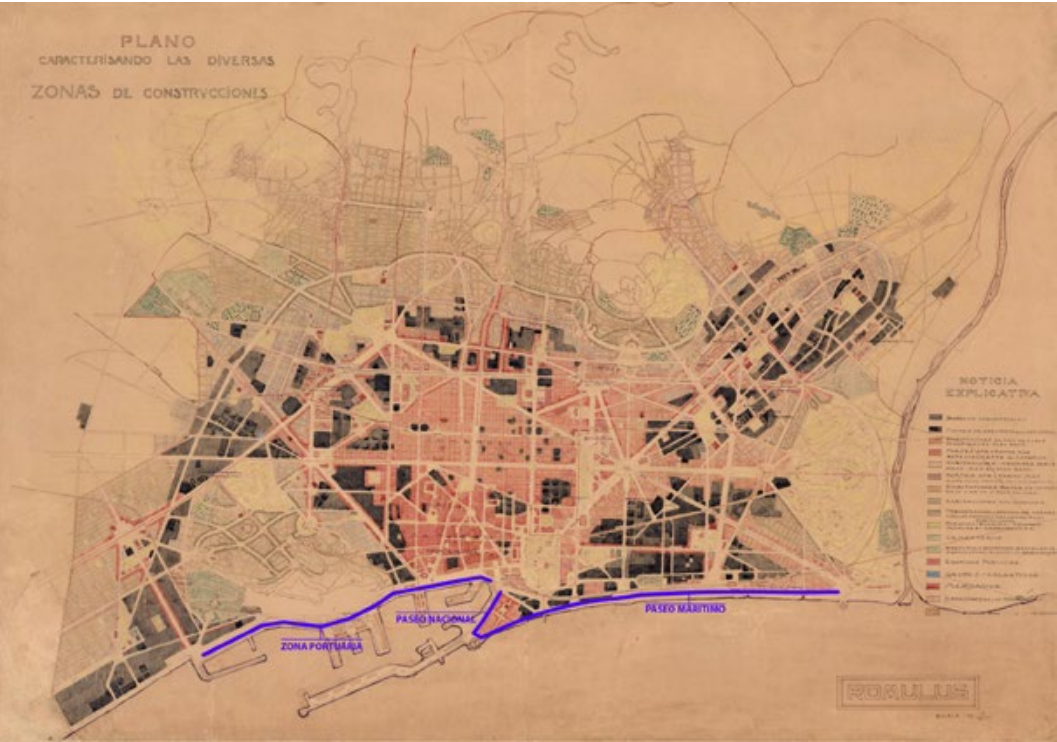


Figura11: Plano de Léon Jaussely com destaque para o Paseo Marítimo, Paseo Nacional e a Zona Portuária, 1905. Fonte: Montagem do autor sobre plano original concedido pelo A.M.B.

Montjuïc em perspectiva: a Exposição Internacional de 1929

A imagem da nova Barcelona moderna e cosmopolita montava-se a partir de uma estranha contradição. Por um lado, como mencionado anteriormente, o desejo da classe burguesa da promoção da cidade em nível europeu. No outro extremo, despontava uma onda política composta por artistas e arquitetos devotos do nacionalismo que buscavam a elaboração da cidade a partir da valorização das tradições romanas e medievais no território catalão. Precisamente, ambos polos convergiam para a formação da cidade monumental.

Em suma, as operações urbanas realizadas durante o primeiro terço do século XX eram traduzidas em imagens de divulgação da nova cidade e consequente promoção de serviços turísticos, sobretudo a partir da Exposição Universal de 1888. No ano de 1908 foi criada a “Sociedad para la atracción de forasteiros”, cuja entidade se encarregava de publicar à Europa as imagens de uma Barcelona cosmopolita, seus grandes monumentos e edifícios modernos através de folhetos, cartões postais, revistas, guias, incrementados por slogans como “Barcelona ciudad de invierno” ou “Barcelona, la perla del Mediterráneo” (Monclús 2000, p. 8).

O momento auge deste período de orgulho nacionalista e atração do turismo estrangeiro expressou-se com os preparativos para a Exposição Internacional de 1929. Embora anunciado desde 1888, foi na primeira década do século posterior que a ideia do evento recebeu maior impulso, com o entusiasmo político do arquiteto Puig i Cadafalch e o apoio do setor industrial.

A aprovação final das operações estratégicas pela comissão criada em 1913, liderada por Puig i Cadafalch, elegeu o setor entre a Plaza España e Montjuïc. Esta decisão produziu um novo núcleo no território distante do centro convencional que havia consolidado em torno da Plaza de Cataluña. Também representava o descaso pelo planeamento de Cerdá e Jaussely em constituir a Plaza de las Glorias Catalanas como figura central da futura cidade.

Por outro lado, a realização da exposição em Montjuïc foi um tema de expectativas:

se trata obviamente de un terreno en pendiente y será la primera vez que una exposición de esta envergadura se plantea en una montaña del perfil de Montjuïc. Sin embargo esta singularidad va a significar probablemente su maior atractivo (Busquets 2004, p. 222).

Com efeito, a inauguração da Exposição Internacional compreendeu um conjunto total de 15 palácios, pavilhões de representação das nações participantes, zonas de atividade esportiva, fontes luminosas e o Pueblo Españõl que se abriam a partir de um grande eixo articulado pela Plaza España (Busquets 2004).

A escolha de Montjuïc como lugar do evento foi unida a uma operação que potenciava o crescimento da cidade de determinada forma, com a distribuição de serviços urbanos específicos e definição de novos núcleos, dentro de uma ideia de cidade defendida pelas classes dominantes desde a primeira década do século XX. Neste sentido, é necessário enxergar os objetivos do evento sob alguns pressupostos.

Uma das grandes intervenções realizadas na ocasião refere-se a um amplo parque. Esta ideia vinha aliada à recuperação da montanha dentro de um sistema de dotação de parques para a grande Barcelona. Segundo Ignaci Solà-Morales (1976), desde 1920 existia uma proposta de sistema de parques que circundava a cidade desde Montjuïc, passando por Pedralbes, Turó Park, Sant Gervasi e, por fim, Horta e Poblenou. Dentro deste conjunto, Montjuïc caracterizava-se como uma peça importante na escala da grande cidade, como elemento de ócio, respaldado também em critérios higienistas.

As intervenções deste período foram resultado de uma estratégia política quase explícita em manter o setor já definido ao leste pelo Eixample e ao sudeste pela cidade antiga com sua integração com porto (Via Layetana). À continuação, potencializou-se o desenvolvimento em todo o setor oeste: a elaboração do porto franco e sua nova zona industrial, o aeroporto del Prat, a zona residencial de Les Corts e Pedralbes integravam-se em torno do novo eixo da Plaza España. No outro extremo, por sua vez, o abandono da ideia de centralidade da Plaza de las Glorias pensado por Cerdá e Jaussely, permitiu a densificação do crescimento industrial e consequentes instalações precárias de habitação (com a falta de planeamento) nas zonas de Sant Martí e Sant Andreu (Solà-Morales 1976; Carreras i Verdaguer 1979).

Este conjunto de empreendimentos realizados ao final da década de 1920 materializavam aquele urbanismo monumental e historicista idealizado no início do século, onde Montjuïc representava um novo elemento extraordinário da cidade cosmopolita:

Esta área trataba de convertirse en el elemento más emblemático y representativo de la ciudad, sustituyendo al monumento Colón -aunque éste continuaría siendo también importante durante mucho tiempo- con la completa alteración de la silueta o “skyline” de la montaña de Montjuïc como resultado de los nuevos edificios monumentales. [...] Por cierto que en la estrategia urbana de la época, urbanismo medieval y clasicista no eran contradictorios. Simplemente, historicismo y clasicismo eran las principales opciones de esas primeras “políticas de imagen” (Monclús 2000, p. 9).

Efetivamente, as numerosas operações descritas demandavam abundante mão de obra, que, rapidamente ocupada por uma onda imigratória, expandiu a população barcelonesa entre os anos 1910 e 1930 em quase 100% (de 587.411 para 1.005.565 habitantes). Com efeito, o alto número populacional em pouco tempo, originou o fenômeno do barraquismo, inicialmente instalado nas orlas da montanha de Montjuïc cujo número aproximado de barracas em 1928 chegava a 3.500 (Tatjer Mir et al. 2008). Por esta razão, em 1927, criou-se o Patronato Municipal de la Habitación que proporcionou, sob a “Ley de Casas Baratas”, um total de 2.199 habitações em quatro blocos distintos, edificadas na periferia da cidade: Milans del Bosch (781 habitações), Baró de Viver (344 habitações), Ramón Albó (537 habitações) e Eduardo Aunós (537 habitações) (Solà-Morales 1976). Este último bloco integrava-se na montanha de Montjuïc juntamente com uma escola para 600 alunos levantados junto ao Prat Vermell (Carreras i Verdaguer 1979).

Para além das políticas de habitação, cumpre ressaltar que a ideia de uma Exposição Internacional também se estabelecia no posicionamento estratégico dos gestores públicos em capitalizar recursos do setor privado para levar a cabo as políticas de desenvolvimento do território, articulando as diversas operações que a iniciativa privada desenvolvia. Com o anseio da “Gran Barcelona” pela classe dirigente, este processo aconteceu a partir de intervenções pontuais do setor público onde os grandes investimentos eram fundamentais para implantar o modelo de cidade concebido. Este método de ação por parte dos gestores públicos produzia uma intensa dependência com o setor privado, onde este último se firmava em uma posição privilegiada nas decisões sobre o desenvolvimento da cidade. Deste modo, o domínio das indústrias e serviços elencava-se a partir dos interesses que determinado crescimento da cidade poderia lhes beneficiar.

Apesar do caráter efêmero da Exposição Internacional de 1929, o complexo edificado e a urbanização do setor afetado incidiam em um caráter generalizado sobre Barcelona com a dotação de estruturas e serviços de transporte, a formar um novo centro de atividades. Neste sentido, as operações articuladas no grande evento consistiram num novo arranjo do conjunto da cidade.

O Plan Macià: la Barcelona futura

O retorno da Segunda República em 1931 acompanhava uma grave crise norte americana

que rapidamente se alastrou ao mundo. O impacto sobre a economia espanhola produziu uma onda de desemprego forçado de milhares de trabalhadores e em consequência, a instabilidade de alojamentos para diversas famílias. A resposta do Estado foi acompanhada de políticas contra o desemprego com o investimento em obras públicas e incentivo fiscal às construtoras de edifícios de aluguel massivos.

Entretanto, outras respostas mais radicais se formulavam no período a partir das propostas relacionadas com o movimento de arquitetura moderna do grupo GATCPAC (Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània). Este grupo ¹¹era constituído por jovens arquitetos recém-formados como Josep Lluís Sert, Josep Torres Clavé, Richard Churruga, Germà Rodríguez Arias, Pere Armengou, Sixto Illescas etc. A articulação de tais arquitetos se respaldava na divulgação de ideias para o território com a publicação de uma revista trimestral denominada A.C. (Actividad Contemporánea) entre os anos de 1931-1937 (Busquets 2004).

Por certo, o GATCPAC buscava suas bases analíticas do território a partir de fontes de informação de métodos avançados e competentes. Para tal, lançaram mão dos dados estatísticos que desde o início do século se publicaram na Gaceta Municipal, bem como as análises de García Faria. Sobre a cartografia local, dispuseram do levantamento elaborado por Martorell i Portas de 1923 e as fotografias aéreas de Gaspar realizado em 1928. Toda esta bagagem, somada aos estudos sanitários, demográficos, econômicos e históricos formaram uma sólida base para instrução do planejamento urbanístico da comarca de Barcelona (Tarragó i Cid 1972).

Nas acepções da Barcelona futura, a cidade deveria ser distribuída em zonas diferenciadas obedecendo cada qual sua função respectiva dentro de uma grande trama:

- a) Produção: 1- Porto; 2- Zonas industriais; 3- City.
- b) Habitação: 1- Moradias; 2- Hotéis.
- c) Repouso: 1- Zonas verdes; 2- Zonas de praia.
- d) Tráfego e circulação com elementos de enlace.

O esboço do programa elaborado pelo GATCPAC era composto por um apartado histórico da cidade e os problemas gerados nas sucessivas transformações. Destacavam-se algumas condições deploráveis de habitação na cidade antiga que deveriam ser reparadas com um esquema de saneamento para esponjar a densidade populacional em alguns setores (principalmente na região do Raval), assim como a abertura de espaços livres e conjunto arquitetônico que possibilitassem incidência solar e ventilação.

¹¹ O GATCPAC também se relacionava com outros grupos regionais, principalmente Madrid e San Sebastián que corroboraram para a formação do GATEPAC (Grupo de Artistas y Técnicos Españoles para la Promoción de la Arquitectura Contemporánea), este último constituído em Zaragoza em 1930.

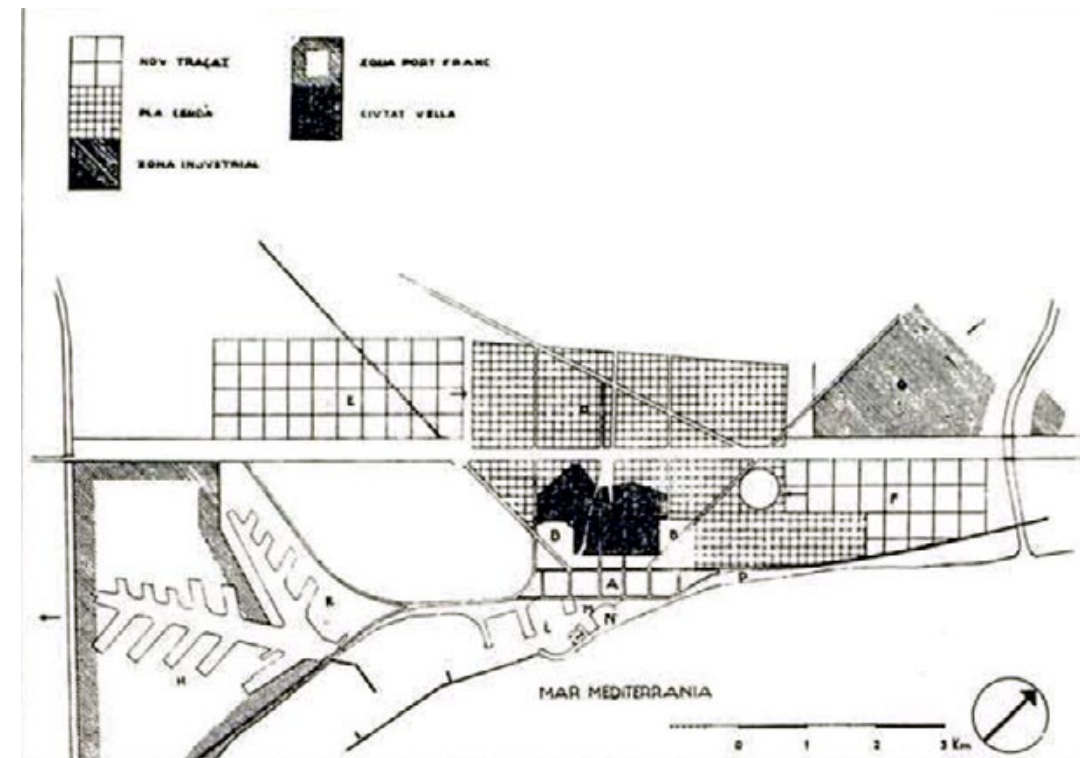


Figura 12: Esquema de zonificação do Plan Macià. Fonte: Tarragó i Cid, 1972.

Sobre a circulação viária, segundo consta no Plan Macià, organizava-se sob o eixo estruturador da Gran Vía que cortava toda a planície. A cidade antiga, onde se configura a city (centro direcional) orientava-se ao mar, diretamente no setor portuário de importante tráfego. O restante da urbe articulava-se entre as avenidas Meridiana e Paralelo que igualmente confluíam ao porto. Este último, por sua vez recebia um tratamento divisório de funções entre o porto franco integrado a uma zona industrial; o porto de turismo interligado pelas Ramblas, Via Layetana, Paralelo e Meridiana; finalmente o porto comercial, situado entre os dois anteriores contíguo ao porto franco. Na frente marítima que tangia a cidade antiga, por sua vez, erguiam-se três grandes torres em formato de “Y” rodeadas por jardins que se estendiam até a Ciudadela.

Com relação à zona do Eixample já edificado, o coletivo decide conservá-lo, contudo, não sem críticas à classe burguesa e aos organismos públicos em suas ações densificadoras que extrapolavam as intenções de Cerdà. Era necessário, portanto, uma “rápida limitación de este trazado que no corresponde a las necesidades contemporáneas” (Tarragó Cid 1980, p. 73). As limitações estabelecidas baseavam-se em um módulo de quarteirões quadrados com dimensões de 400m x 400m, que, segundo o grupo se articulava facilmente com a trama de Cerdà por equivaler a um múltiplo perfeito de quadrícula (9 quadrículas por quarteirão). A modificação da malha urbana se justificava, além das razões explicitadas anteriormente, sob a pretensão de que a circulação na cidade exigia maior deslocamento dentro da grande escala pretendida.

Por outro lado, o Plan Macià estabelecia as zonas industriais no setor junto ao porto franco (adotando o projeto já aprovado) e bairro de Sant Andreu. Este último, limitado pelas vias de Les Corts Catalanes e Meridiana que também seria integrado a um bairro de habitações junto ao rio Besòs. No que se referia ao setor inferior da via de Les Corts Catalanes (Sant Martí), destinava-se igualmente às construções baixas residenciais delimitados nos quarteirões de 400 m x 400 m que se estendiam em direção ao mar.

O projeto também previa um local para ócio e lazer da grande massa trabalhadora denominado Ciudad de Reposo y de Vacaciones situada nas praias de Viladecans, Gavá e Castelldefels. No plano identifica-se faixas paralelas ao mar onde se encontravam edificações para serviços, como hotéis, restaurantes, hospitais e escolas. O território da Cidade de Reposo seria organizado em cinco zonas: zona de banho, zona para o fim de semana, zona de residência, zona para cura de repouso e zona de cultivo. No ano de 1936, os órgãos municipais iniciaram os ajustes do território de Castelldefells e o prolongamento direto da via de Les Corts Catalanes afim de levar a cabo a implementação do plano (Tarragó Cid 1980).

No que se refere ao costado do município de Barcelona, o sistema de ferrovias estipulava a supressão daquela instalada no litoral, substituída por uma rodovia que atravessaria toda a costa. A justificativa desta intervenção se apoiava na necessidade de conectar a frente marítima de Barcelona aos cidadãos, assim como previsto para a Cidade de Reposo:

Barcelona ciudad esencialmente marítima vive hoy día de espalda al mar separada de ella por una barrera de ferrocarriles, industrias y tinglados del puerto. Es imprescindible comunicar la ciudad con el Mediterráneo, dándole así una de sus cualidades perdidas, estableciendo una gran zona marítima de reposo y solaz en las mejores playas cercanas a Barcelona (Tarragó Cid 1980, p. 73).



Figura13: Vista olho de pássaro da Ciudad de Reposo y de Vacaciones. Fonte: C.O.A.C.

Por fim, cabe acrescentar que, com a queda da República e o estopim da Guerra civil de 1936 encerrou-se a execução dos projetos assinalados. A conjuntura política estabelecida impossibilitava o posicionamento de vanguarda defendido pelo GATCPAC e formalizava outras prioridades de intervenção urbana.

Entretanto, apesar do caráter um tanto quanto arbitrário do Plan Macià, inaugurou-se na década de 1930 algumas soluções modernas sobre a cidade muito distintas daquelas ante-



Figura14: Vista olho de pássaro sob a hipótese do Plan Macià. Fonte: C.O.A.C.

riormente planteadas. A resposta radical e revolucionária para os problemas de habitação e crescimento anárquico da cidade em seu novo contexto técnico e industrial, por si mesmo alcançaram novos lugares para a cultura do planejamento da cidade. No que se refere à frente marítima em Barcelona, tema de interesse neste trabalho, as ideias do GATCPAC proporcionaram uma visão de conjunto da cidade que ofereceram interessantes precedentes para as posteriores transformações urbanas. A supressão das vias férreas, o zoneamento portuário, o assentamento de habitações respaldado no cotidiano industrial, bem como a concepção de uma “cidade do repouso” caracterizavam respostas imediatas às condições que o processo de modernização capitalista europeu enfrentava no período entre guerras.

Resenha gráfica

Com o intuito de sistematizar brevemente o conteúdo exposto neste capítulo, apresenta-se abaixo uma resenha gráfica com especial atenção à frente marítima de Barcelona. O esquema pretende abarcar os distintos planejamentos da cidade pensados para o território barcelonês, concretizados ou não, relevantes para a compreensão dos capítulos posteriores. Cumpre ressaltar que as transformações realizadas no porto não estão incluídas em sua totalidade, considerando a delimitação deste capítulo¹²

12 Para a particularidade deste tema, consultar o apêndice deste trabalho onde consta uma resenha gráfica das transformações do porto realizada por P. Ribas no ano de 1934.

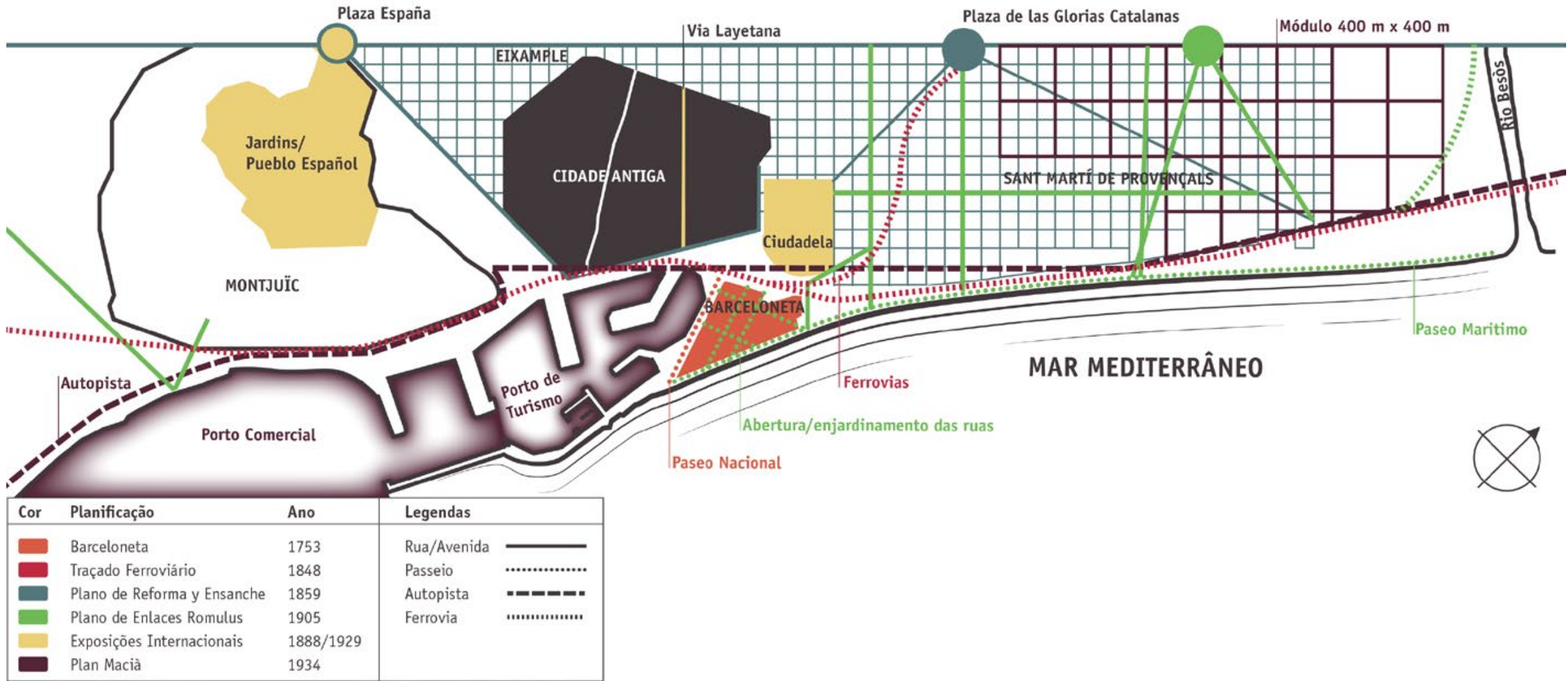


Figura15: Resenha gráfica dos planos apresentados neste capítulo com atenção à frente marítima de Barcelona. Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

O solo como mercadoria: dos aproveitamentos edificatórios ao Plan de la Ribera (1965)

No período posterior à Guerra Civil, a situação de diversas cidades encontrava-se devastada pelos bombardeios que ocasionou, entre inúmeros déficits urbanos, problemas graves de habitação. O intento de remediar as disfunções da dimensão urbana na Espanha foi marcado por medidas de reconstrução através de planos de ordenação urbana, comarcal ou provincial, que ganharam maior destaque a partir dos anos 50, década da qual Barcelona começa a receber altos números de imigrantes.

Com o fim do período autárquico de Espanha, a suposta abertura internacional incrementava o desenvolvimento industrial com a entrada de capitais estrangeiros. A culminação do Plan de Estabilización de 1959 determinou um processo de fortalecimento econômico no setor industrial e agrário, bem como o incremento do turismo. Neste período, a comunidade catalã recebia uma grande massa imigratória que tangia a cifra de 800.000 pessoas entre os anos de 1961-1965, dos quais 32% ingressavam na cidade de Barcelona, outros 40% em sua comarca e os demais 28% no restante da província de Catalunya (Busquets, 2004).

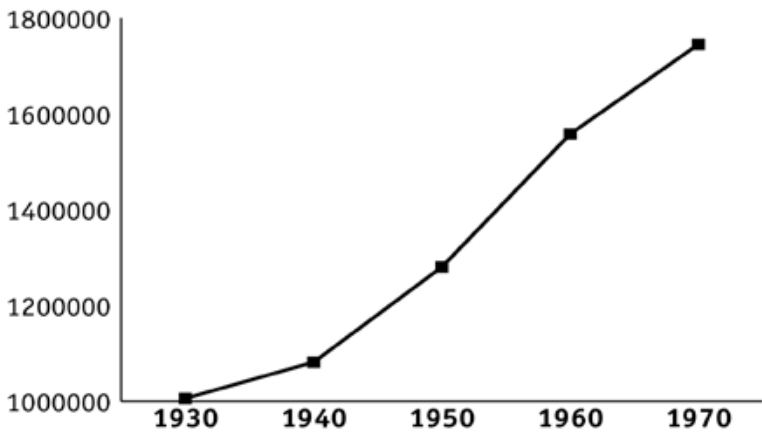


Figura16: Evolução demográfica da cidade de Barcelona. Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados fornecidos pelo Departament d'Estadística do Ayuntamiento de Barcelona.

O crescimento demográfico exponencial de Barcelona entre as décadas de 50 e 70 intensificavam os déficits de habitação com a formação de barracas, áreas de autoconstrução e habitações realugadas. A situação catastrófica exigia a atenção dos gestores, que, como se verá mais adiante, constituíram subúrbios subvencionados pelo próprio estado, precários em serviços e distanciados da cidade.

Plan comarcal (1953), Planes Parciales e Ley del Suelo (1956)

No início da década de 50 o Ayuntamiento de Barcelona criou a Oficina de Estudios cujos objetivos se dirigiam a redação do Plan de Ordenación Urbana que refletia a cidade de Barcelona e sua zona de influência¹. O motivo do investimento se justificava pela aprovação por Decreto Ley del Reglamento em 1947 que outorgava ao município de Barcelona autorização para estudo e preparação de dito plano sobre a capital e zona circundante (Cantallops i Valeri et al., 1972).

Em 1953 o arquiteto José Soteras, assistido pelo urbanista Pedro Bidagor², apresentavam o Plan de Barcelona y Comarca que direcionava a uma visão mais consciente da necessidade de reordenamento da cidade. O Plano Comarcal consistia num arranjo funcional (zoneamento) de modo que os municípios outorgassem das funções principais, como unidades independentes (Busquets 2004). O planeamento consistia em controlar o crescimento regional em “mancha de azeite” de uma expansão interminável, para um esquema nuclear que proporcionasse um desenvolvimento harmônico dentro dos municípios contemplados na comarca, dotados de sistemas de comunicação (Teixidor, Tarragó, & Brau, 1972).

As propostas do referido plano se materializavam na distribuição física das futuras ocupações e usos do território sob critérios de zoneamento. De modo geral, estabelecia a especialização do solo em áreas residenciais, industriais, comerciais e áreas verdes que derivavam em categorias especiais segundo uma normativa concreta.

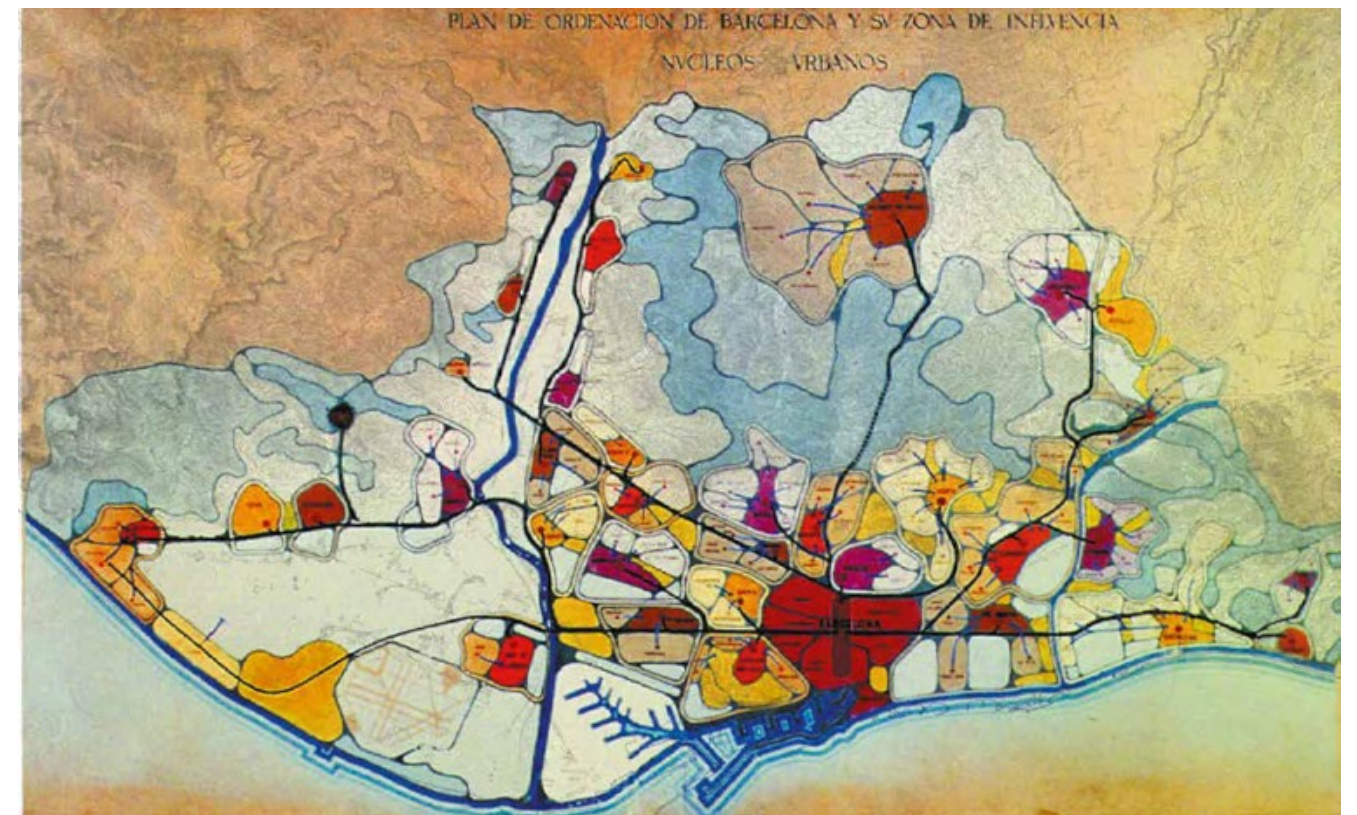
No que se refere ao sistema de comunicação, o plano estipulava um importante conjunto de ferrovias e metrô. Por outro lado, o sistema de estradas se baseava nitidamente nas artérias do plano de Cerdà, quais sejam, a avenida Diagonal, Gran Vía de les Corts Catalanes e avenida Meridiana. Em continuação, propunha os cinturões planejados por Léon Jaussely e um túnel que transcorreria entre o Tibidabo, San Cugat e Barcelona. Um terceiro cinturão passaria pelo sentido noroeste do Tibidabo para comunicar-se com Llobregat e La Conrería (Teixidor et al., 1972).

Segundo Monclús (1997) o Plan Comarcal pretendia controlar as transições urbanas/rurais com um zoneamento de densidades. Em continuação, o sistemas de parques e zonas verdes

¹ Correspondente aos seguintes municípios: Castelldefels, Gavá, Villadecans, San Clemente de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, San Vicente dels Horts, Pallemá, Hospitalet, Cornellá, Esplugas, Sant Just Desvern, San Juan Despí, San Feliu de Llobregat, Molins de Rei, San Cugat, Sardanyola, Ripollet, Montcada, Santa Coloma de Gramanet, Badalona, Tiana e Montgat.

² Diretor Geral de Urbanismo, responsável pelo planeamento urbano em Espanha desde o fim da Guerra Civil até o ano de 1956 (Terán, 1997).

executam um papel de demarcação de zonas edificadas ao mesmo tempo que as integram entre si.



Efetivamente, no dia 12 de maio do ano de 1956 foi promulgada a Ley del Suelo y de Ordenación Urbana, documento que fundamentou a regulação da expansão das cidades espanholas, cuja importância, assinala o geógrafo Horácio Capel (Capel, 1983), superava os próprios documentos planificadores da época por três razões:

En primer lugar, se establece la distinción entre Plan general, que fija la zonificación y otorga las grandes calificaciones al suelo, y Plan parcial, que regula en detalle la edificación en el espacio urbano, desarrollando concretamente las grandes líneas del plan general (indicaciones sobre trazado de las calles, localización de las viviendas y equipamientos, etc.). Se señala además que las ciudades españolas deben poseer su Plan General de Ordenación de todo el término municipal, elaborado por el Ayuntamiento y con una validez de quince años, al cabo de los cuales deberá procederse a una revisión.

En segundo lugar, el suelo del término municipal se clasifica en suelo urbano, es decir el del interior del casco de la población y aquel otro que ya estuviere urbanizado, suelo de reserva urbano, que se considera apto para la urbanización; y suelo rústico, en el que no podrá realizarse una ocupación de carácter urbano.

Por último, es importante destacar que en la Ley se acepta que la transformación del suelo puede realizarse por actuación pública o por iniciativa particular. Esta última podrá, en efecto, promover planes parciales, dentro de lo establecido por los planes generales (Capel, 1983, p. 88)

Figura17: Plan de Ordenación de Barcelona y su área de influencia, 1953. Fonte: *Atlas Metrópolis: cartografies contemporànes. Barcelona: AMB, 2015.*

Para se tomar em conta a gravidade da dinâmica dos Planes Parciales, em 1972, a revista *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* publicava um artigo demonstrando a sobreposição dos Planes Parciales frente ao zoneamento proposto pelo Plan Comarcal ao modificar a qualificação de uma determinada área permitindo maior edificabilidade. O estudo comprovava que, até seu momento presente, os Planes Parciales incrementavam um múltiplo de 1,8 vezes a densidade total do previsto pelo Plan General em Barcelona (Teixidor, Tarragó, & Brau, 1972).

Cambios de zonificación introducidos por los Planes Parciales.

---+---+---+--- Límite Termino Municipal de San Salvador

----- Límite P. Parciales aprobados hasta el 25-02-1989

Forma de símbolos de Calificación. La primera letra corresponde a la zonificación propuesta por el Plan Parcial

UNR. Universidad
 U.S. Uso Industrial
 U.S. Urbaniz. Industrial
 U.P. Industria y Comercio
 U.P. Especial. Paises Mercosur
 U.A. Uso Agrícola
 U.A. Especial. Agricultura

1. CA. Casco Urbano
 2. U.S. Uso Industrial
 3. U.S. Urbaniz. Industrial
 4. U.S. Urbaniz. Industrial
 5. U.S. Urbaniz. Industrial
 6. U.S. Urbaniz. Industrial
 7. U.S. Urbaniz. Industrial
 8. U.S. Urbaniz. Industrial
 9. U.S. Urbaniz. Industrial
 10. U.S. Urbaniz. Industrial
 11. U.S. Urbaniz. Industrial
 12. U.S. Urbaniz. Industrial
 13. U.S. Urbaniz. Industrial
 14. U.S. Urbaniz. Industrial
 15. U.S. Urbaniz. Industrial
 16. U.S. Urbaniz. Industrial
 17. U.S. Urbaniz. Industrial
 18. U.S. Urbaniz. Industrial
 19. U.S. Urbaniz. Industrial
 20. U.S. Urbaniz. Industrial

21. U.S. Urbaniz. Industrial
 22. U.S. Urbaniz. Industrial
 23. U.S. Urbaniz. Industrial
 24. U.S. Urbaniz. Industrial
 25. U.S. Urbaniz. Industrial
 26. U.S. Urbaniz. Industrial
 27. U.S. Urbaniz. Industrial
 28. U.S. Urbaniz. Industrial
 29. U.S. Urbaniz. Industrial
 30. U.S. Urbaniz. Industrial
 31. U.S. Urbaniz. Industrial
 32. U.S. Urbaniz. Industrial
 33. U.S. Urbaniz. Industrial
 34. U.S. Urbaniz. Industrial
 35. U.S. Urbaniz. Industrial
 36. U.S. Urbaniz. Industrial
 37. U.S. Urbaniz. Industrial
 38. U.S. Urbaniz. Industrial
 39. U.S. Urbaniz. Industrial
 40. U.S. Urbaniz. Industrial

13

Nº de orden de los P. Parciales ver cuadro N° 32

A

Planos Parciales que no devienen sobre terrenos de la C. S. S. de Jujuy de 1987

Como é possível observar nos escritos até aqui, Barcelona experimentou um grande crescimento expansivo a partir do século XIX. De fato, as grandes obras e planificações elaboradas para o território em tão pouco tempo, poderiam até mesmo causar assombro frente a uma cidade que se reelaborava com tal magnitude. Contudo, as acelerações das construções empregadas na cidade foram acompanhadas de um intenso crescimento demográfico dentro de processos migratórios. Nesta direção, o século XX foi o período de maior ingresso

populacional: a cidade que abrigava 500.000 pessoas em 1900, passava a um número de 1.000.000 em 1930 e finalmente superava a cifra de 1.700.000 em 1975.

Toda esta soma migratória demandava um grande número de habitações que não se dispunham, e, é neste contexto em que as barracas se tornaram um dos tipos de moradia precária mais comuns na cidade. A barraca consistia em um tipo de edificação clandestina levantada pelo próprio morador com materiais provisórios. Em meados da década de 50 o fenômeno do barraquismo atingia seu auge com cerca de 20.000 unidades que abrigavam entre 70.000 a 100.000 pessoas (VV.AA., 2011). Os habitantes eram em sua maioria aqueles que ingressaram a Barcelona pela oferta de trabalho nos setores industrial, de serviços e obras. Os bairros que alojavam as barracas se concentravam em setores não urbanizados, à margem das planificações, portanto, em condições insalubres, ausentes de sistemas de eletricidade, água e saneamento básico. Dentre os núcleos de barracas que se espalharam em Barcelona, vale a pena mencionar as áreas do litoral e Montjuïc. Ambos setores foram ocupados a partir do século XIX e cresceram progressivamente em dois dos núcleos mais povoados na cidade.

Figura19: Fotografia aérea sobre as barracas localizadas na frente marítima de Poblenou, 1962. Fonte: I.C.G.C.



Dentro do marco legal estabelecido na Comarca de Barcelona (a partir de 1953) o Estado iniciava esforços para lidar com os problemas de habitação generalizados no território espanhol. Para esta tarefa foram tomadas medidas desde a Administração Central para o incentivo às construções de habitações com a aprovação da Ley de Viviendas de Renta Limitada de 15 de julho de 1954, concedendo auxílios importantes como materiais, isenções fiscais, facilidades de expropriação forçosa do solo, bem como créditos a longo prazo (Capel, 1983). Tais medidas se reforçaram entre os anos de 1957 e 1959 com a Ley de Viviendas Subvencionadas e os Planes de Urgencia Social, que garantiam à iniciativa privada rentabilidade para colaborar nos programas de construção de moradias econômicas massivas, os chamados “polígonos de vivienda”.

Nesta direção, o período seguido pelo Plan Comarcal foi marcado pelo crescimento de construções na cidade. Estima-se num estudo realizado em 1971 que 1/3 das edificações existentes na época em Barcelona deviam-se ao incremento produzido entre o período de 1960-1970 (Borja, Lleixà, Solà-Morales, & Verrié, 1971). As proporções aumentavam ainda mais quando tomado o território pela coroa periférica em uma medida de 46% do total de edificações. No que se refere aos polígonos de vivienda massiva, foram progressivamente construídos pelos promotores estatais “Obra Sindical del Hogar” e do “Instituto Nacional de la Vivienda”. O salto quantitativo do número de edifícios ocorre a partir do ano de 1957, com o já mencionado Plan de Urgencia Social. Deste modo, o volume de construções quase triplicava e, ao final do ano de 1969 o número de habitações atingia 27.198 frente aos 3.667 levantados no período entre 1950-1954.

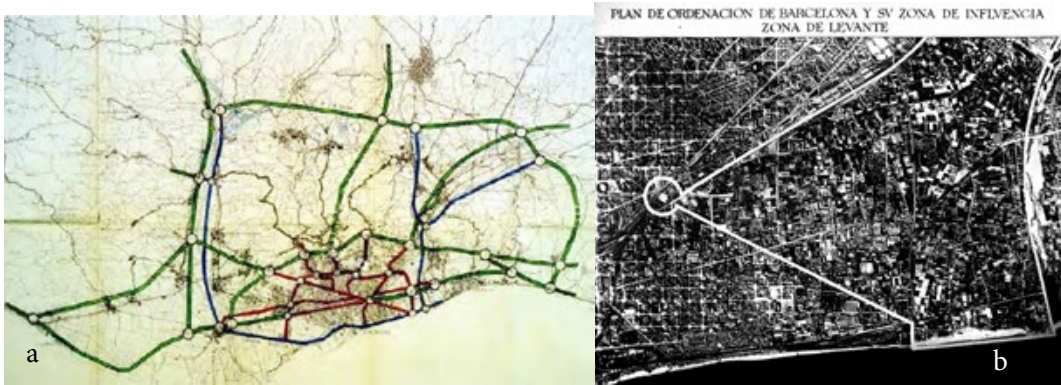
Outro dado importante sobre a edificação dos polígonos se refere à localização territorial. Até o ano de 1955 os polígonos se localizavam maioritariamente na cidade de Barcelona. A partir de 1955 a 1965 inicia-se uma pequena tendência de polígonos no âmbito Comarcal, ainda que se denotava um número maior de construções na cidade. É interessante notar neste período a construção de certo núcleo localizado na zona leste, precisamente no distrito Sant Martí. Este movimento, explica o urbanista Amador Ferrer (1974), realiza-se com o desenvolvimento do Plan Comarcal que, seguido da aprovação do Plan Parcial de la zona de Levante se concretizaram rapidamente os primeiros polígonos de vivienda do período em um setor desocupado. Com o incremento das vias de acesso (Calle Guipúzcoa) apareceram o polígono de Sant Martí, o polígono La Paz, Sudoeste del Besòs e Maresma, seguidos de numerosas quadras adicionais. Desta perspectiva as vias arteriais desempenhavam um papel estimulante ao aproveitamento do solo, que contribuíram para uma grande concentração residencial na zona do Poblenou e Rio Besòs.

Figura20: Distribuição dos polígonos de vivenda em Barcelona e seus arredores por períodos. Fonte: Acervo do grupo POLIS.



Por fim, a partir do ano de 1965 a maior parte dos polígonos eram levantados fora da cidade, no perímetro da comarca, cujos números projetados eram dez vezes maiores comparados à cidade de Barcelona (Aixalá, 1974). O aproveitamento dos terrenos adjacentes à Comarca de Barcelona resultou de uma clara interferência dos acessos à cidade. Com a aprovação do Plan de Accesos y Red Arterial de Barcelona, o movimento das construções se estabelece, a partir de tais eixos, sobre um espaço circundante à cidade.

Figura21: a: Avance del Plan Especial de Circulaciones Primárias de la Ciudad de Barcelona. Fonte: Acervo do Grupo POLIS
Figura22: b: Fotoplano do Setor Leste, 1959. Fonte: Acervo do Grupo POLIS



Cabe salientar que, apesar dos inúmeros polígonos construídos, o problema do barraquismo foi erradicado apenas na década de 1980, com o início das atuações do governo democrático. Ao contrário do que se leva a crer, as operações realizadas pelas edificações dos polígonos industriais constituíam antes de tudo a formação de subúrbios distantes do centro da cidade, sem a instalação de serviços para os habitantes, à espera de um solo que se

valorize num futuro incerto.

Projetos para a frente marítima (1954-1960)

Em 1954, a Junta de Obras do Porto relatava a necessidade de prolongar a Estação Marítima ao leste da doca de Barcelona sob o pretexto de habilitar ao menos três atraques simultâneos de transatlânticos que diariamente acostavam no porto. Para este feito, era necessário deslocar as instalações do Real Club Náutico e o Club Marítimo, cuja proposta da Junta de Obras do Porto sugeria o espaço então dedicado às embarcações de vapores de Baleares entre a doca de Rompeolas com a do Leste.

Não obstante, os clubes afetados desaprovavam o espaço reservado pela Junta e apresentaram soluções que levavam mais em conta as necessidades de ambas instituições e trariam uma importante transformação na fachada marítima da cidade. O projeto apresentado, tratava de instalar os clubes na doca de Bosch y Alsina, desde a Puerta de la Paz até a esquina formada com a doca de España. Para isto, propunha o projeto a demolição dos galpões que se faziam vista no Paseo de Colón, abrindo acesso ao porto. A escolha se justificava também, no argumento de que a doca escolhida não era usada para a ancoragem de barcos de grande porte, posto que o fundo se situava corrompido pelos escoadouros de águas residuais. Por outro lado, a proposta também previa a supressão das ferrovias e estação situadas ao largo da doca de Bosch y Alsina que foram instaladas num momento de grande tráfico portuário (La Vanguardia Española, 1954).

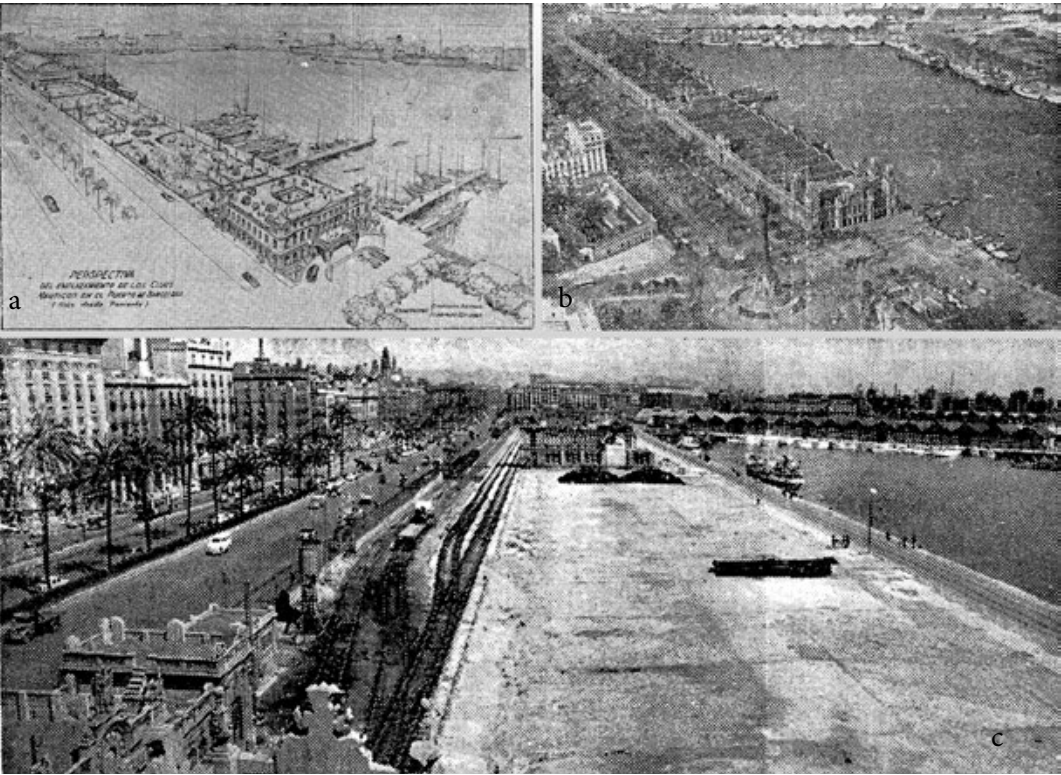


Figura23: a: Perspectiva da doca de Bosch y Alsina do projeto apresentado pelos clubes esportivos marítimos. Fonte: La Vanguardia Española, 1954.
Figura24: b: Vista aérea dos galpões na doca de Bosch y Alsina. Fonte: La Vanguardia Española, 1954.
Figura25: c: Zona em que ocupavam os galpões demolidos para a criação do passeio. Fonte: La Vanguardia Española, 1963.

No dia 16 de setembro de 1955, em uma reunião realizada pela Junta de Obras do Porto presidida pelo então governador civil Felipe Acedo Colunga, foi decretada a aprovação do anteprojeto da reforma da zona portuária. Nesta reunião, o engenheiro Gabriel Roca García expunha duas maquetes das obras planejadas para o entorno que compreendiam o Paseo de Colón integrado com a zona portuária da doca de Bosch y Alsina prevista sem os galpões até então instalados. Era projetada, portanto, a conversão deste espaço em um grande passeio marítimo prolongado em uma extensão de mais de dois quilômetros até a doca de España. Quanto à estação ferroviária anteriormente comentada, seria movida para as imediações da estação de Morrot (La Vanguardia Española, 1955).

No dia 23 de maio de 1959, inauguravam-se as modernas instalações do Real Club Marítimo sobre a doca de España, em frente à Puerta de la Paz (La Vanguardia Española, 1959) e quatro anos mais tarde era anunciado o início da construção do passeio sobre as antigas estruturas dos galpões de Bosch y Alsina. As obras eram financiadas por meio de uma consignação municipal de 9,5 milhões de pesetas, cuja conclusão se estimava até o ano de 1964 (Martín 1963).

Paralelamente às obras do passeio de Bosch y Alsina, estavam também em curso as construções sobre o primeiro tramo do Paseo Marítimo del General Acedo em frente à Barceloneta. Os primeiros trabalhos iniciados se realizaram no dia primeiro de março de 1957, com o projeto de González Isla e Enrique Giralt Ortet, levada a cabo pela Comisión de Urbanismo de Barcelona sob a chefia de Acedo Colunga (Tatjer Mir 1973; Alibes et al. 1973).

A primeira parte construída estendia-se por 540 metros sobre o balcão litoral em frente à Barceloneta. Anos mais tarde, concluía-se o segundo tramo de 386 metros, totalizando pouco menos de um quilômetro em um custo elevado de 60 milhões de pesetas. Durante os anos de 1965-1970 previa-se a extensão do passeio litoral limitado ao Paseo de Carlos I (atual Calle de la Marina), contudo, as obras foram detidas sem previsão de conclusão (Alibes et al. 1973).

Figura26: Fotografia do término do Paseo General Acedo, 1966. Fonte: I.C.G.C.



A construção do Paseo Marítimo supôs a demolição de muitas barracas existentes em frente à Barceloneta, a praia de Somorrostro, com o motivo da Semana Naval celebrada em 1966. Apesar da resistência dos moradores, que não possuíam recursos financeiros para buscar novas moradias, foram dispersados em novos bairros de polígonos de vivenda como Verdún, La Verneda, Trinitat, La mina. Outros se direcionavam a outras zonas degradadas como as barracas de Montjuïc, Campo de la Bota e Pekín (Tatjer Mir 1973; Alibes et al. 1973).

De todo modo, ambos passeios construídos no mesmo período despontavam em uma clara intenção dos gestores da cidade em renovar a frente marítima da cidade em sua integridade. Não raras vezes é possível encontrar nos periódicos da época discursos de gestores que relacionavam as reconversões da fachada litoral com os temas de urbanização sobre o tramo que contornava a Barceloneta (Paseo Marítimo del General Acedo e Paseo Nacional) juntamente com a franja que cruzava o porto antigo.



O Plan de la Ribera

Na década de 60 as áreas industriais de Barcelona sofreram mudanças regionais. No ano de 1960, o Ayuntamiento de Barcelona recebia a Carta Municipal que estabelecia o imposto de Radicación para as indústrias sobre a superfície ocupada na qual contemplava o regulamento de indústrias nocivas, perigosas e insalubres. A partir desta lei muitas indústrias foram forçadas a se deslocar para áreas mais seguras ou consolidadas como a Zona Franca e Sant Andreu (Tatjer Mir 2006).

Somado a este fato, as novas infraestruturas viárias que circulavam a comarca de Barcelona tornavam conveniente o deslocamento das empresas para regiões distantes do centro da ci-

Figura27: Localização dos referidos projetos. Montagem sobre plano de 1958. Fonte: Elaborado pelo autor, 2017

dade, semelhante a tendência dos polígonos de vivenda anteriormente mencionados. Além disso, muitas das indústrias localizadas na cidade de Barcelona datavam desde o século XIX e se tornavam obsoletas com a necessidade de amplas reformas, como aquelas alojadas nos bairros da Barceloneta e Poblenou.

Neste transcurso, em 1965 algumas das empresas que se localizavam no setor oriental da costa de Barcelona lançaram um ambicioso projeto de conversão de toda a franja litoral, no intuito de reaproveitar de maneira especulativa o solo ocupado pelas obsoletas indústrias. A idealização do projeto vinha alinhada com as ambições da burguesia em remodelar a frente marítima de Barcelona com outras dinâmicas de uso, nas palavras de Martí e Moreno (1974, p. 56) “el plan urbanístico más ambicioso e importante desde el Plan Cerdá, que se haya realizado o planteado en Barcelona”.

Em particular, o Plan de la Ribera³ consistia na intervenção da franja costeira desde alguns pontos da Barceloneta até o limite de Sant Adrià, próximo ao rio Besòs, abarcando uma largura de 500 metros e uma longitude de cerca de seis quilômetros. As distribuições dos terrenos afetados pelo plano compreendiam:

Renfe 47 ha; Catalana de Gas 46,50 ha; Maquinista 3 ha; Crédito y Docks 3,70 ha; Motor Ibérica 3 ha; Material y Construcciones 25 ha; Antigo cemitério de Poblenou 3,50 ha; Campo de la Bota 9 ha; ruas municipais (Barcelona e Sant Adrià) 183 ha; Hospital de Infecciosos 3 ha; outras propriedades 73,30 ha (Duran 1966)

Inicialmente, o plano era promovido pela iniciativa de Catalana de Gas y Electricidad e Maquinista Terrestre y Marítima, Motor Ibérica, Foret, Crédito y Docks de Barcelona, Hijo de E.F. Escofet, Materiales y Construcciones, Hidroelétrica de Cataluña⁴ (Tatjer Mir 1973). Em março de 1966 era anunciada a constituição da sociedade promotora La Ribera da qual presidia o Conselho de Administração o sr. Pedro Durán Farell e o diretor gerente Fernando del Pozo-Querol. Os demais integrantes se denominavam: Gerardo Salvador Merino, José María Farré Escofet, José María Lozoya Augé, Eugenio Martín Antelo, Pedro Misol Herrador e José María Pujol-Xicoy Badia (La Vanguardia Española 1966).

Dito projeto era elaborado por Antoni Bonet, renomado arquiteto e urbanista da época que logrou prestígio no decorrer da sua carreira⁵. O arquiteto destacava a importância do Plan

³ Apesar do nome, a zona afetada pelo plano não se denominava La Ribera. O único bairro que historicamente se chamava La Ribera se referia à zona de Santa María del Mar.

⁴ Três anos mais tarde agregavam-se a Ribera S.A.: Banco Industrial de Cataluña, Unión Industrial Bancaria, Banco Urquijo, Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Barcelona, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, Caja de Ahorros y Monte Piedad, Martini Rossi, Jorge Whal Hiraschman (Tatjer Mir 1973)

⁵ Desde jovem, Bonet trabalhou no despacho dos famosos arquitetos Josep Lluís Sert e Josep Torres Clavé e ingressava ao GACTPAC em 1933 como estudante e no mesmo ano assitiu ao IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM). Em 1938, Bonet partia para Argentina por ocasião da Guerra Civil, a juntar-se com grandes arquitetos vanguardistas como Jorge Ferraro-Hardoy e Juan Kurchan. Neste período, realiza obras notáveis como a urbanização e edificação para Punta Ballena, Urugay, em grande bosque junto à costa. Na década de 1950, Antoni Bonet retornava a Espanha abrindo dois despachos, respetivamente em Madrid e Barcelona (Montaner 2003).

de la Ribera para a cidade cuja contribuição poderia resultar em “uno de los mejores barrios de Europa, sin extender la ciudad” (Del Arco 1965).

A ideia do plano de "abrir a cidade" ao mar começava a ser divulgada através da imprensa local em 1965, bem como distribuição de folhetos⁶ pelos promotores sob o lema “Barcelona, una ciudad que no puede seguir viviendo de espaldas al mar”. Em um dos trechos do livreto o plano é motivado pelos seguintes objetivos:

Remodelar, transformar, embellecer y revalorizar todo el litoral barcelonés en una zona moderna alegre y bella, como corresponde a la importancia de nuestra ciudad, es el objetivo que nos hemos impuesto. Este es el 'Plan de la Ribera' que le presentamos y al que le invitamos a participar, para que Barcelona pueda vivir de cara al mar, como le gusta y cuando aún es tiempo: es una tarea que incumbe a todos los barceloneses. Una tarea urgente, que cuanto antes, debemos empezar.



Figura28: Capa e interior do livreto divulgado pelos promotores do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.

De modo geral, o Plan de la Ribera consistia em ordenar o setor oriental de Barcelona delimitado pelo mar, o porto, o rio Besòs, o Parque da Ciudadela e a rua Enna (atual rua de Ramón Turró). Este conjunto abarcava uma zona de aproximadamente 6 km de longitude e uma profundidade de 500 metros. No anteprojeto estabelecia-se os seguintes princípios:

- Supressão total das ferrovias presentes na frente marítima, mediante uma posterior solução para a infraestrutura vacante;
- Instalação da futura autopista nos limites da rua Enna, em plataforma elevada para o uso de estacionamento na parte inferior;
- Enlaçamento entre o centro comercial e financeiro da cidade (Paseo de Gràcia, Plaza Catalunya, Vía Layetana e Paseo Colón) através da Plaza de Palacio então ocupada pela estação de Francia;
- Extensão do Parque da Ciudadela até a autopista e abertura no sentido N.E. e S.E.;
- Remodelação de parte da Barceloneta a partir de novas ordenanças;
- Transformação do porto seguindo sua tendência de desenvolvimento até a zona do porto Franco, deixando a zona entre a doca de Barcelona até a Barceloneta como ponto turístico e esportivo;
- Criação de um novo e grande espaço verde entre o mar e o rio Besòs para estabelecer uma

⁶ Para a consulta do folheto em sua integridade, consultar a sessão de anexos.

zona esportiva marítima e terrestre.



Figura29: Proposta geral do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.

A malha urbana proposta por Bonet buscava integrar-se nos módulos de Cerdà em unidades urbanas, ou superquadras de 500 metros por 500 metros, ou seja, cada unidade alcançava toda a profundidade desde o Paseo Marítimo até a autopista por um lado e a largura exata de quatro quadras de Cerdà por outro. Em particular, as superquadras apresentavam-se sobre um solo artificial levantado em 6 metros do terreno natural em uma superfície total de 260.000 m². Cada bloco integrava-se a partir de uma composição de edifícios em ângulos retos, destinados para usos residenciais, comerciais e oficinas com áreas verdes no interior das quadras cuja estrutura deveria comportar 180.000 pessoas. Tratava-se, pois, de um grande e denso complexo luxuoso, que, sem argumentos consistentes, os promotores do plano buscavam provar o contrário.

No dia 27 de julho de 1966 a sociedade promotora do Plan de la Ribera apresentava ao então prefeito José Maria Porcioles uma representação do referido plano: "El alcalde manifestó su coplacency por la presentación del avance de este Plan de Ribera, dada la transcendencia del mismo para el futuro de Barcelona" (La Vanguardia Española, 1966).

Ainda que o Plan de la Ribera recebera o aval do Ayuntamiento em 1968 como o avanço do Plan Parcial de la Ribera, este recebeu uma forte onda de críticas e oposições. De um lado os proprietários de pequenos comércio e indústrias por não estarem incluídos na operação, cuja pressão suscitou o apoio de outras entidades como a Organización Sindical e do conselho do Distrito. De outro lado os habitantes deste setor que enxergavam a ameaça de expulsão de suas moradias pela demolição de casas e pelo efeito desencadeador da renovação local. Este período marcava um dos primeiros movimentos importantes de resistência popular organizada frente às iniciativas urbanísticas institucionais (Solá-Morales i Rubio et al. 1974; Tatjer Mir 1973).

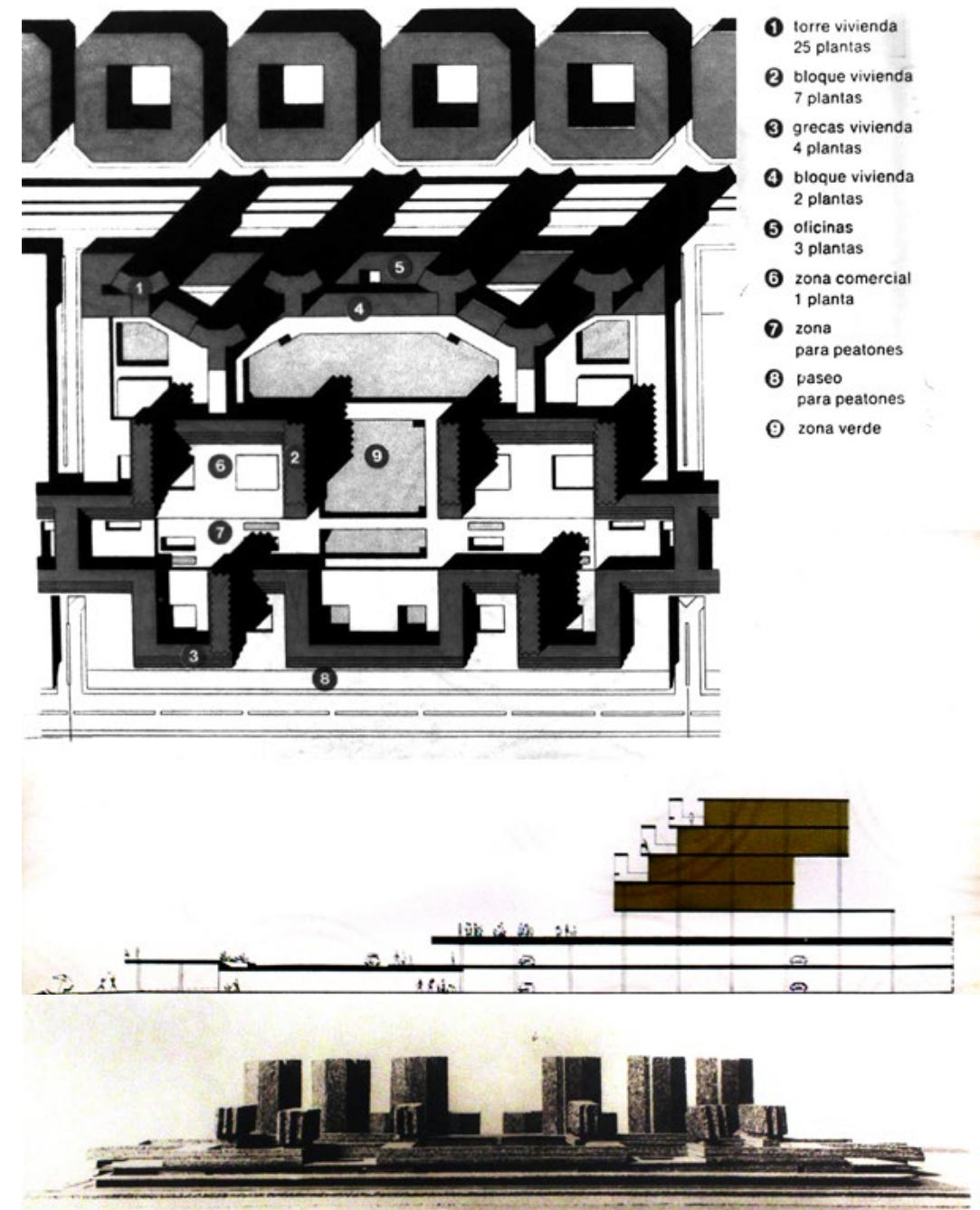


Figura30: Planta geral de unidade básica do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.

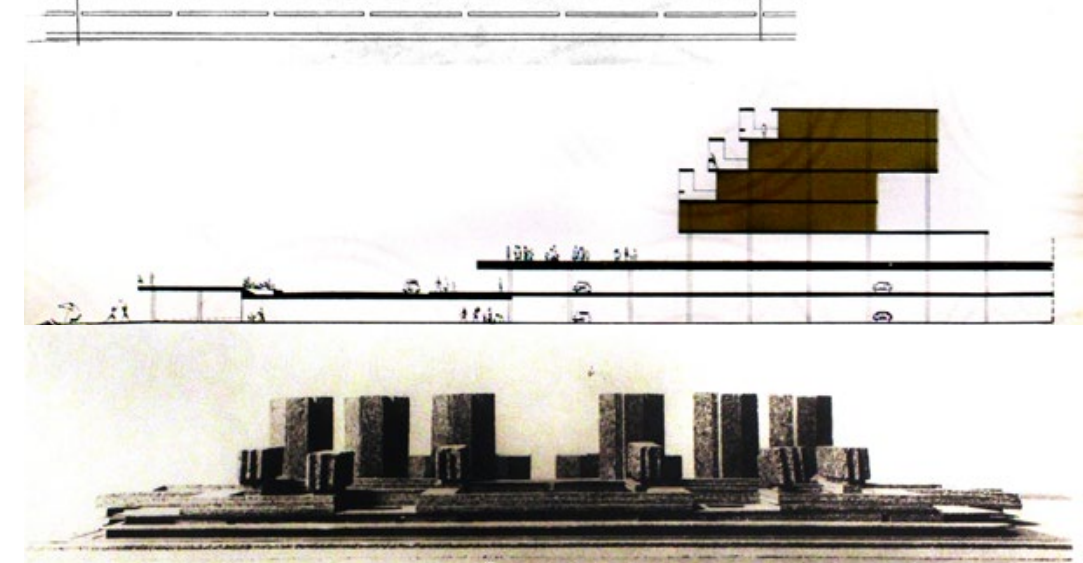


Figura31: Corte transversal de unidade básica do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.

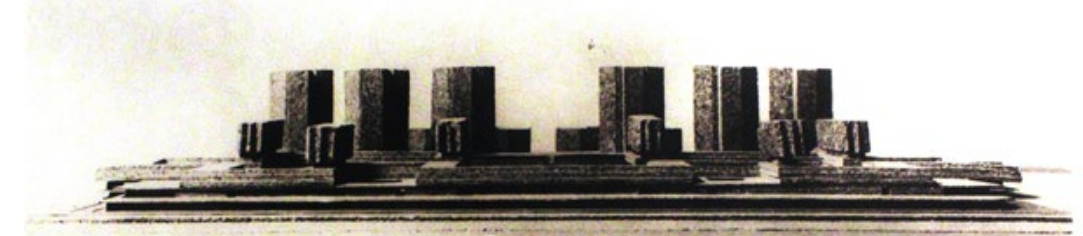


Figura32: Vista frontal de unidade básica do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.

A força mobilizada entre os afetados exigia das partes promotoras uma atitude diplomática

para a situação. Deste modo, durante cinco anos, o Plan de la Ribera permaneceu paralisado e pouco mencionado entre os anos de 1966-1970. Entretanto, eis que no dia 13 de agosto de 1970, o Ayuntamiento da cidade anunciava no Pleno Municipal uma série de projetos urbanos trazendo consigo o denominado "Proyecto de modificación del Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Barcelona afectante al Sector Marítimo Oriental", aprovado com apenas quatro votos contrários (Marti, Francisco; Moreno 1974). As reformas propostas por tal projeto, apesar de pequenas modificações, apresentavam uma mudança meramente léxica do Plan de la Ribera⁷. O planejamento dividia a zona em quatro polígonos⁸, dos quais seguiriam em etapas de construção sucessivas. A área total afetada concentrava um total de três zonas voltadas para áreas verdes. Em síntese, poderíamos nos dirigir aos pormenores pelos escritos de Maria Favá:

Parque de la Ciudadela: Se proyecta prolongarlo hasta el mar pero en vez de hacerlo en línea recta, como sería lo más lógico, lo hace anexionando sólo unas estrechas fajas de terreno alrededor del Hospital de los Infecciosos (Nuestra Sra. del Mar). De esta forma las dos empresas que poseen los terrenos contiguos (Catalana y Maquinista) conservan el máximo de espacio.

Cementerio Viejo: Anexionar alrededor de cementerio algunas zonas y considerarlo conjuntamente como espacio verde.

El problema de la autopista: el proyecto para realizar la autopista está aprobado por el Ministerio de Obras Públicas para construirla por la costa. El Ayuntamiento ha modificado este trazado y proyecta construirla sobre lo que actualmente es la calle Enna. De esta forma las empresas que tienen propiedades por donde tendría que pasar la primitiva autopista salen ganando y perdiendo los vecinos ya que será preciso un gran número de expropiaciones a particulares (Favá i Compta 1972).

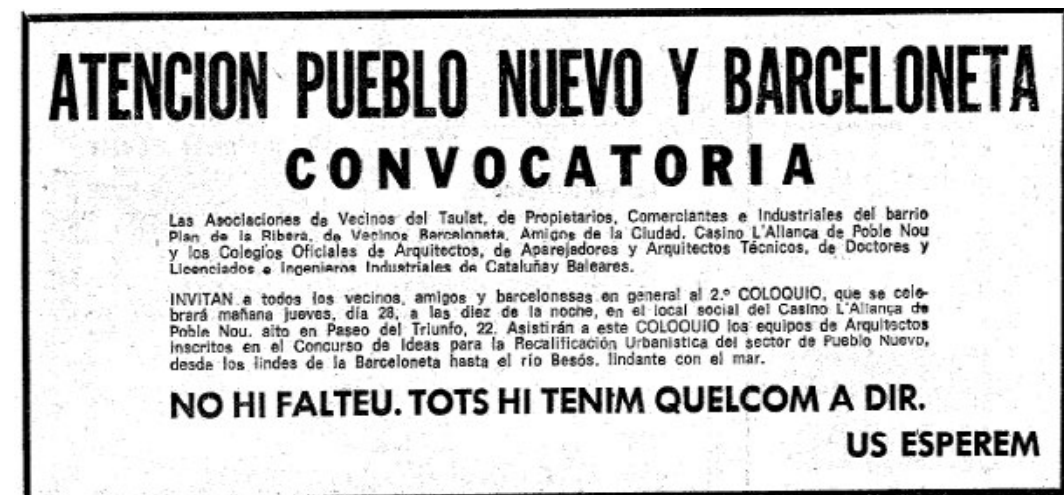
O Plan del Sector Marítimo Oriental foi alvo, novamente, de manifestações dos moradores dos bairros afetados, contudo, com maior organização, os vizinhos absorvidos pelo tema constituíam uma Asociación de Vecinos. Destacava-se o bairro Taulat em Poblenou, cuja associação buscava soluções para os problemas gerais em seu local. Este último juntamente com Asociación de Vecinos de la Barceloneta, El Casino e L'Aliança de Poblenou, Asociación de Vecinos y Centro Cultural de “La Catalana” de Sant Adrià del Besòs canalizaram cerca de 9.000 impugnações ao dito Plan del Sector Marítimo Oriental. Como resposta, o Ayuntamiento demonstrou certa desestima pelas impugnações, alegando o caráter repetitivo das razões contrárias.

A união de tais agrupações cidadãs recebia o apoio de algumas entidades profissionais como Colegios de Arquitectos, Ingenieros e Aparejadores. O aporte destas instituições lançou com apoio popular um concurso de contrapropostas ao plano em vigor, nomeadamente o “Concurso de Ideas de Recalificación del Sector del Pueblo Nuevo Lindante con el Mar”. Foram apresentados dez projetos no total expostos ao público no Casino de la Alianza del

⁷ Assinala M. T. Mir (1973) que o grupo de empresas Ribera S.A. continuava ativo e além disso utilizava-se de meios de publicações para o convencimento da população sobre os benefícios sociais desta operação.

⁸ Polígono I: Comprende desde el extremo oeste del sector hasta la Avenida del Bogatell. Polígono II: Desde la Avenida del Bógatell hasta el Paseo del Triunfo. Polígono III: Desde el Paseo del Triunfo hasta la calle Espronceda. Polígono IV: Desde la calle Espronceda hasta el límite del término municipal (Favá i Compta 1972).

Poblenou. Ao final de 1971 outorgava-se ganhador o plano da equipe composta pelos arquitetos Busquets, Domingo, Font, Gómez e Solá-Morales (Tatjer Mir 1973).



O plano apresentava em sua memória uma análise histórica da região afetada apresentando os mecanismos de desenvolvimento urbano entre a atuação privada e apoios do governo. Destaca, neste sentido, o caráter capitalista especulativo que o Plan del Sector Marítimo Oriental levava para a remodelação do setor litoral de Barcelona. Por esta razão, as intenções de tais arquitetos se dirigiam numa direção oposta, encaminhada aos próprios moradores da região, num intuito de lograr um domínio social do espaço e eliminar as barreiras que segregavam do restante da cidade.

No ano de 1971, o Ayuntamiento aprovou provisoriamente o Plan del Sector Marítimo Oriental no Pleno Municipal de 29 de dezembro passando ao encargo da Comisión Provincial de Urbanismo (Tatjer Mir 1973). A única modificação no plano após toda a mobilização social dos moradores da região foi o uso do novo traçado do cinturão do litoral planteado pelo projeto ganhador no concurso promovido pelos vizinhos.

Apesar dos tortuosos caminhos percorridos, o polêmico projeto permaneceu estacionado. Contudo, acertadamente afirmou neste período Mercedes T. Mir (1973, p. 91) que “la aparente inactividad actual es importante para la posterior evolución del proceso.” A constante movida no perímetro urbano barcelonês entre o estado, as entidades privadas e a população emolduraram um conflito de interesses. Em que pese o caráter subversivo deste cenário, foi talvez neste contexto que a população forjou sistematicamente um maior entusiasmo pela participação aberta nas diretrizes dos modos de fazer urbanos.

Figura33: Convocatória das associações de moradores para o concurso de contrapropostas ao Plan del Sector Marítimo Oriental. Fonte: Acervo do Grupo POLIS.

resultar em um grande balcão aberto ao mar.

Em particular, a zona que correspondia à orla da montanha orientada ao Mediterrâneo compreendia uma série de blocos escalonados desde a parte superior da montanha até a zona próxima a autopista e o porto.

Figura36: Representação do Plan Especial de Montjuïc. Fonte: Arquivo C.O.A.C

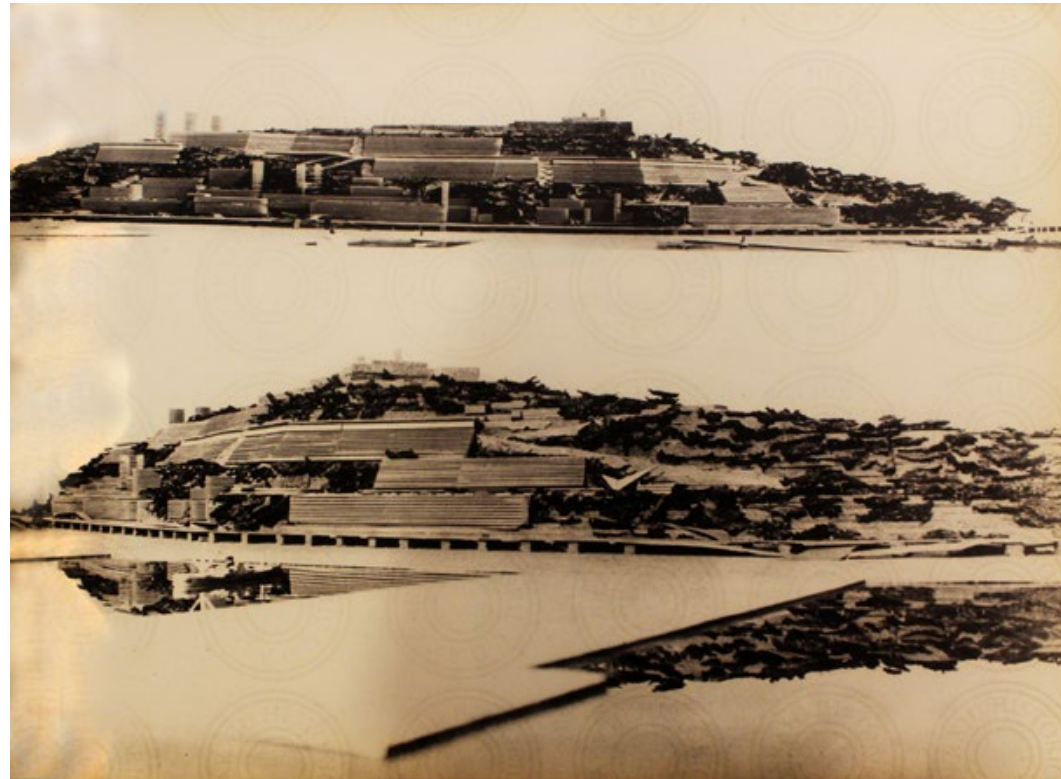
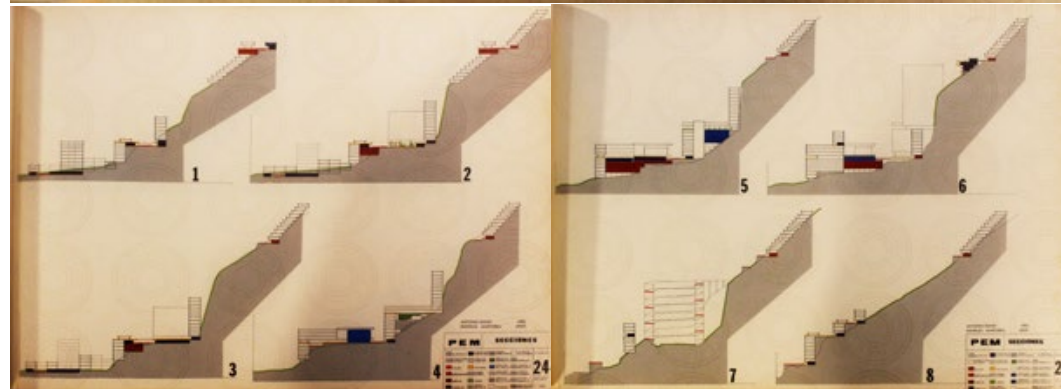


Figura37: Cortes de seção do Plan Especial de Montjuïc. Fonte: Arquivo C.O.A.C



Toda a diretriz do projeto se relaciona em um intento de urbanizar Montjuïc em sua totalidade, de modo que se dispusesse de todos os serviços necessários ao bairro outorgando-lhe certa independência à cidade. Ao mesmo tempo o plano também buscava a resolução de

conexões para a montanha. Para isto, integrava a zona ao centro antigo potencializando os acessos nas cercanias da rua Nou de la Rambla, com a criação de uma nova rua procedente da orla tangente ao porto que cruzaria esta última e a Av. del Marqués del Duero.



Figura38: Ênfase à autopista litoral e acesso à cidade antiga. Fonte: montagem do autor sobre representação.

No ano de 1971, o Ayuntamiento tomava o projeto para si e expedia o “Plan Parcial de Montjuïc y Zonas Colindantes”, que em sua memória se justificava pela abertura de máximos acessos ao parque à cidade para valorizá-la por seu conjunto orgânico, incorporando à zona urbanizada as ladeiras de Oeste e Sudoeste. A ampliação do referido parque compreendia os bairros de Polvorin e Can Clós, que significava a expropriação de 1.600 famílias da região. Neste mesmo intervalo, em 1970 o pleno municipal aprovava um trâmite a pedido de Luce S.A. para ocupação privativa do terreno público localizado no setor Miramar para a construção de um hotel luxuoso de 400 a 1.000 habitações (Ayuso 1975).

O projeto de requalificação de Montjuïc foi alvo de 5.000 impugnações provenientes dos moradores locais, assim como da Comisión Provincial de Urbanismo que afirmavam graves incoerências no respectivo informe. As alegações se dirigiam a diversos pontos soltos do plano, como por exemplo, a falta de consideração sobre as habitações afetadas (1.800) sem a previsão do destino dos habitantes desalojados. Igualmente se assomavam críticas provenientes do Colegio de Arquitectos, o qual acusava no projeto resoluções insuficientes para os objetivos que planteava.

Nesta direção, as diversas críticas dirigidas ao Ayuntamiento esvaziavam a legitimidade do Plan Parcial de Montjuïc, que seriam reelaboradas com a revisão do Plan Comarcal em 1974 e aprovadas parcialmente, não sem a luta dos moradores locais. Quanto ao complexo edificatório proposto sobre o lado da montanha voltado ao mar, nunca se concretizou, à exceção do suntuoso Hotel Miramar, sobre um balcão privilegiado de vistas ao Mediterrâneo.

Figura39: Montagem sobre Plan de la Ribera e Plan Especial de Montjuïc. Fonte: Realizado pelo autor.



Outros projetos de infraestrutura

Em 1966 o Plan de Enlace Ferroviário, estabelecia um sistema cujas centrais ferroviárias seriam Sagrera e Sants, seguida da supressão das linhas que tangiam a conta de Barcelona, assim como a estação de Francia localizada entre a Ciudadela e o bairro de Poblenou. Entretanto, foi com a realização dos Jogos Olímpicos de 1992 em que este planejamento se tornava realidade: as linhas ferroviárias costeiras foram removidas e a Estação de Francia apenas cumpria o papel de transporte coletivo regional (Fava, Guardia Bassols y Codinachs Riera 2003).

No mesmo ano, em 1966 era divulgado o Plan de Red de Metros. O projeto compreendia 121 estações e 85 km de linhas. A linha IV correspondia a um traçado que percorria desde o centro do bairro Poblenou, circulando a Ciudadela até o Paseo de Gràcia (Virgili 1970). Ambos projetos mostravam-se claramente sincronizados com o Plan de la Ribera de 1965 e constituíram de um apoio projetual para levar as implantações de dito plano.

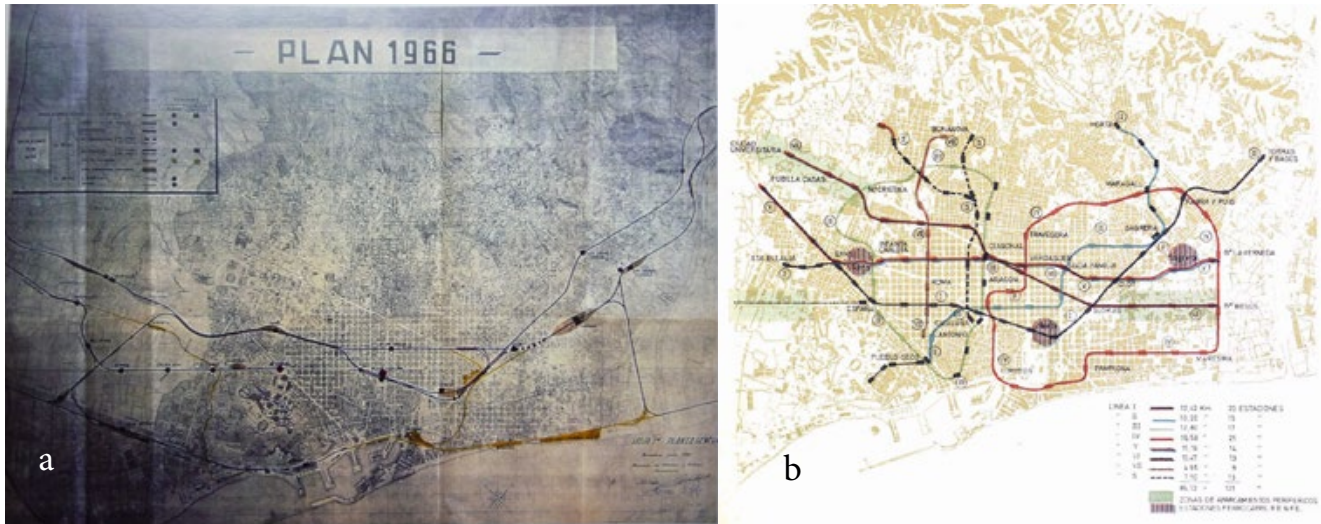


Figura40: a: Plan de Enlances Ferroviários, 1966. Fonte: Acervo do Grupo POLIS.
Figura41: b: Plan de Red de Metros, 1966. Fonte: Virgili 1970, p. 18.

Projetos para a frente marítima no Modelo Barcelona

Plan General Metropolitano: matizes da transição democrática

A transição do regime franquista protagonizou um amplo plano para as metrópoles espanholas, denominado Plan General Metropolitano (PGM). Particularmente Barcelona experimentou um papel relevante nesta passagem para novas maneiras de se fazer a cidade. Aprovado definitivamente em 1976 após uma larga trajetória de estudos desde os anos de 1960, liderada por técnicos em sua maioria arquitetos.

Sob a necessidade da revisão do Plan Comarcal de 1953, a Comissão de Urbanismo de Barcelona antecipava os estudos de sua reforma, constituindo em 1962 uma equipe, pela primeira vez, formada por integrantes multidisciplinares em Catalunha (Serratosa 1997), dentre os quais o advogado Miquel Roca Junyent (ex-gerente do Plan del Sector Marítimo Oriental). A formulação do Plan Director de 1965 - 1968 foi um intento de adaptar-se à lei do solo de 1956 em uma espécie de ensaio para a passagem do Plan General Metropolitano. O Plan Director del Área Metropolitana foi um importante demarcador antecedente das limitações da área metropolitana de Barcelona.

Em suma, o PGM 1974-1976 colocava objetivos que o Plan Comarcal de 1953 não havia posto em voga. A normativa da primeira versão do PGM redigida em 1974 forneceu dados relevantes para a reforma da Ley del Suelo em 1975 (Serratosa 1997). Esta fase do projeto somente foi possível através de uma sólida e inovadora metodologia de estudos disciplinares levada a cabo desde 1964, cuja versão final promulgada em 1976 foi resultado de uma necessária convenção política para solucionar diversas tensões¹ suscitadas na exposição do primeiro projeto (Sainz Gutiérrez 2006).

Sobre a metodologia adotada na elaboração do PGM destaca-se a cartografia com maior qualidade e recopilação de informação com instrumentos de informática. Além disso, o desenvolvimento de estudos detalhados sobre demandas de determinados setores como es-

¹ Desta vez, por parte do setor privado, que enxergava dificuldades especulativas do solo, já que o PGM reservava os solares não transformados (Busquets 2004). Ademais, a clareza da normativa expedida pelo PGM e difundida por diversas associações e colégios (como o Colégio de Arquitetos) tornou possível que o acesso à informação pública se transformasse numa espécie de sistema onde os cidadãos, unidos de diferentes formas, poderiam exercer pressões defendendo o plano, numa posição contrária aos proprietários (Serratosa 1997).

paços para ócio e lazer ou equipamentos de utilidade pública, tais como hospitais, colégios etc (Serratosa 1997).

A respeito deste último ponto, assinala com maiores detalhes Busquets:

El Plan realiza una propuesta muy precisa de reserva de los espacios intersticiales vacíos u obsoletos de actividad para equipamiento y espacio libre que van a permitir, en el futuro, una mejora de la calidad urbana de la ciudad. Ahí las reclamaciones vecinales de los movimientos sociales urbanos de período señalaban con gran precisión la necesidad de que los solares baldíos de actividad industrial, o piezas de propiedad pública o corporativa en desuso, fueran utilizados como piezas para equipamiento y verde, cambiando radicalmente el signo de la reconversión de los 60, cuando eran reconvertidos en solares de desarrollo residencial intensivo... (Busquets 2004, p. 338).

De maneira geral o lugar ocupado pelo PGM foi de organização territorial reservando em sua especificidade os espaços de uso público/coletivo e as áreas de predominância privada. Desdobra-se então deste organismo a fixação dos equipamentos necessários, a partir de uma ruptura com o sistema de zonificação, onde se estabeleciam distintos processos urbanos para a densificação e remodelação, mais satisfatórias para a dinâmica vivida no perímetro urbano identificada graças à eficiência dos estudos realizados anteriormente (Busquets 2004).

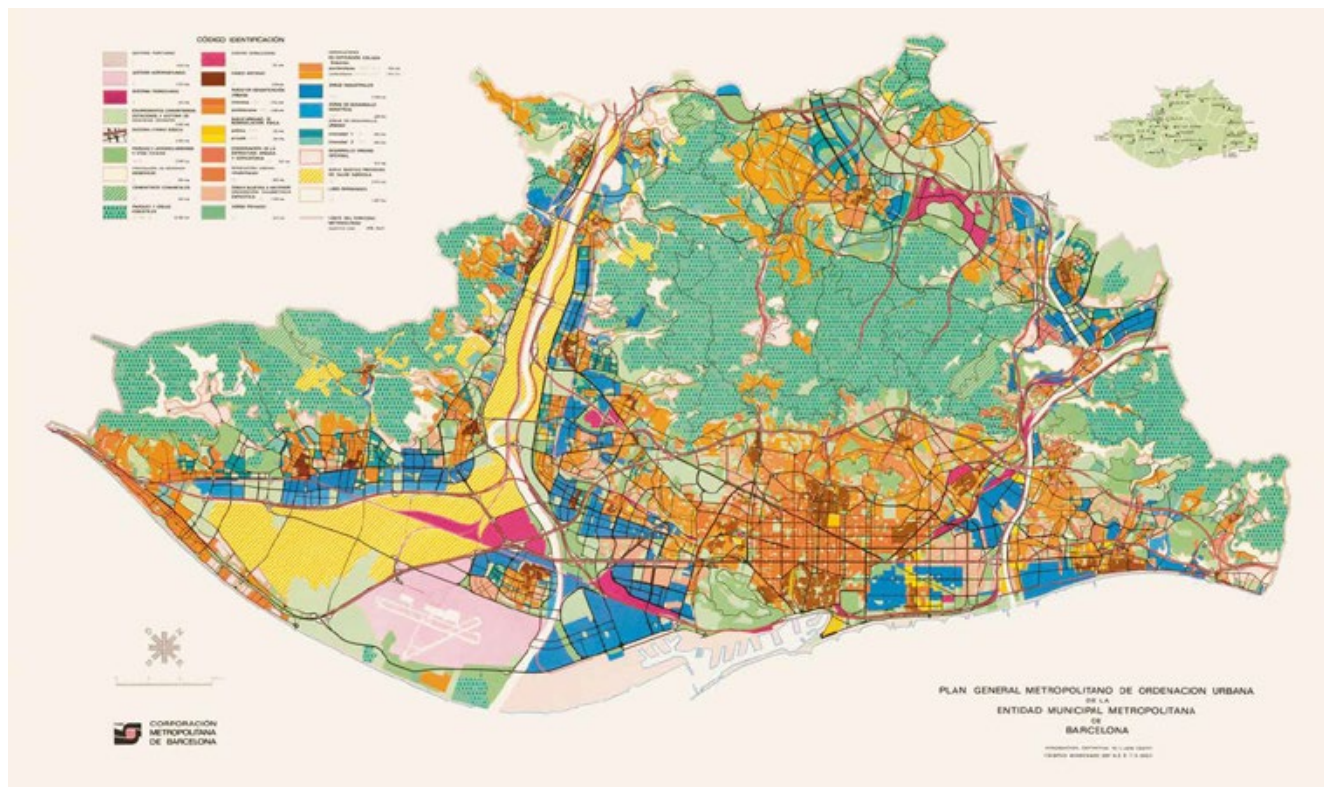


Figura42: Plan General Metropolitano. Fonte: *Atlas Metròpolis: cartografies contemporànies. Barcelona: AMB, 2015.*

Cabe assinalar, que o PGM encontrou dificuldades no âmbito de sua ação. Apesar dos inúmeros incidentes encontrados em discussões específicas durante a execução do plano, o

PGM foi encontrando bases de desenvolvimento municipal e metropolitano (Busquets 2004). Isto, conforme assinala Sainz Gutiérrez (2006), pela consciência entre os profissionais, a partir dos anos 1970, de flexibilizar os planejamentos, capaz de adaptar-se às novas obrigações imprevistas compatíveis às ideias fundamentais do plano. Um exemplo claro, nos lembra Busquets (2004), das construções das zonas olímpicas, as quais não faziam parte da redação inicial do PGM. Contudo, no que se referia à costa da futura Vila Olímpica, encontrava-se uma ordenação em certo sentido orientado às propostas do Plan de la Ribera, cuja qualificação se marcava 17, qual seja, de renovação urbana.

0 Modelo Barcelona

As primeiras eleições democráticas realizadas no território barcelonês no ano de 1979, elegeram a Narcis Serra² como prefeito da cidade. A partir desde momento, os ayuntamientos receberam maior força com investimentos públicos (apesar de certa crise financeira e crescente desemprego) a fim de suprir os déficits estruturais herdados das gestões anteriores. Segundo Jordi Borja (1995), tais déficits poderiam resumir-se em termos gerais à degradação e congestão da Ciudad Vella, porto e Ensanche bem como uma débil conexão dos demais bairros, estes últimos, os quais estiveram em condição periférica até o momento.

Neste momento, foi necessária, portanto, uma reconstrução do espaço urbano barcelonês, que, na mirada da recém-eleita gestão direcionou-se a

equipamientos de barrio (centros cívicos) y recuperación de edificios de calidad como equipamientos culturales, espacios públicos a todas las escalas (pequeña y media en general), animación sociocultural de la ciudad, apoyo a las pequeñas iniciativas sociales y económicas, preparación de proyectos de rehabilitación o de renovación de los conjuntos degradados, etc. Se multiplican las iniciativas y procedimientos para establecer diálogo y cooperación con los ciudadanos, aunque no siempre se acepta el valor positivo del conflicto. Se reflexiona sobre los grandes proyectos, se preparan y se anuncian: candidatura en los JJ.OO., nuevas centralidades, frente marítimo, rondas, renovación de la ciudad histórica, planes ambiciosos (integrales) de transformación de los barrios marginales o degradados. Realizaciones visibles a corto plazo, grandes proyectos anunciados, ideas y esperanzas a medio plazo (Borja, 2010, p. 83).

De fato, os treze anos que decorrem desde as primeiras eleições democráticas até a abertura dos Jogos Olímpicos de 1992 foram palco de rápidas e intensas transformações em Barcelona. Segundo Borja (1995) esta ação foi possível (além do evento internacional dos JJ.OO.) devida a uma série de fatores favoráveis à cidade. Primeiramente a afirmação contundente de uma crise urbana compartilhada entre atores públicos e privados. Em outras palavras, a precariedade da infraestrutura urbana afetava tanto os residentes quanto os profissionais e empresários da cidade.

Além da consciência generalizada, destaca-se outro fator decisivo para a transformação de Barcelona. Embora a carência de infraestruturas era evidente, a cidade apresentava-se com

² No início da década de 1970, Narcis Serra havia sido representante legal dos grandes proprietários da sociedade La Ribera.

grandes potenciais prévios. “Tanto el centro histórico (distrito de Ciutat Vella) como el Ensanche ofrecían una calidad urbana y un potencial de desarrollo que una adecuada iniciativa pública podría estimular rápidamente” (Borja, 1995, p. 8).

A iniciativa pública tomada a cabo para enfrentar a crise urbana não poderia deixar de integrar importantes figuras para o novo projeto da cidade. Arquitetos e urbanistas como Manuel de Solà Morales, Jordi Borja e Josep M. Abat, os quais haviam desempenhado um papel militante vinculado às forças sociais formadas pelos bairros no período de ditadura, traziam então uma vasta análise da cidade compactuada com os habitantes desde mais de uma década.

Nesta direção, os primeiros projetos concebidos nos anos 80 forneceram uma base relevante para as posteriores intervenções na cidade. Pela intensidade de tal enfrentamento, as atuações urbanísticas levadas a cabo converteram-se em um modelo de intervenção devido a

creación de más de un centenar de nuevos espacios públicos, el replanteamiento de una importante serie de equipamientos, la realización de cuatro áreas olímpicas y de diversas áreas de nueva centralidad, y la culminación de una completa modernización infraestructural (Montaner, 2011, p. 13).

Em termos gerais, Antoni Remesar (2013) explica sistematicamente³ as diretrizes que nortearam este primeiro movimento nos projetos da nova cidade democrática:

- rehabilitar y mejorar el tejido urbano
- aumentar y mejorar el espacio público y las infraestructuras
- hacer que la ciudad sea accesible a todo el mundo
- recualificar y equipar barrios periféricos dotándolos de funciones centrales (descentralización /áreas de nueva centralidad)
- integrar las actividades rurales, los parques forestales, los waterfronts y los terrenos de nadie de la ciudad y sus alrededores, en la vida urbana
- proteger y mejorar el medio ambiente
- recuperar el patrimonio histórico
- mejorar la calidad de vida mediante la superación de las desigualdades sociales (Remesar, 2013, p. 27)

Desta forma, os projetos pioneiros que concretizaram o chamado “modelo Barcelona” buscavam sobretudo uma coesão social através de um espaço público de qualidade, cuja política atuava na compra de solos (devido à baixa especulação proveniente da crise econômica) e intervia nestes espaços por meio de projetos pontuais na cidade. Conforme descreve Oriol Bohigas (1985), este método operativo compreendia os pormenores dos problemas de cada bairro, contudo observando toda a globalidade urbana, dando especial importância à recuperação do espaço público e seus respectivos usos. Em suma, a gestão de renovação urbana

3 Argumenta o autor sobre a lógica das intervenções para lograr um espaço público ordenado e de qualidade:

- La calle no es una carretera
 - La avenida no es una autopista
 - El espacio público no es un almacén de trastos
 - La ciudad no es un museo al aire libre
- (Remesar, 2013).

atuava em diferentes escalas: os planos setoriais, chamados PERIs (Planes Especiales de Reforma Interior) e os planos de grandes atuações urbanísticas, como a revisão das diretrizes do PGM de 1976.

A elaboração da escala intermediária dos PERIs foram instrumentos importantes para a melhoria singular de cada bairro. A gestão do solo realizava-se pela compra e aquisição do solo pelo domínio público (aproveitando-se da baixa pressão especulativa proveniente da crise), que previa ações como a compensação dos direitos, bem como a desapropriação de terrenos (Zapatel, 2011). Esta atuação concretizou-se principalmente nas áreas de antigas indústrias que já não produziam, cujo interesse dos proprietários se direcionava ao investimento destas propriedades. Além disso, foram visados os solos inutilizados de antigas áreas de serviço público, bem como solos da empresa de ferrovias Renfe, para converterem-se em possíveis espaços de praças e parques (Busquets, 2004).

Entretanto, é substancial destacar que a eficiência das intervenções urbanísticas foi exitosa graças a uma complexa reforma administrativa coerente que deu especial atenção ao projeto de descentralização da tomada de decisões urbanas, outorgando autonomia aos atuais distritos da cidade (Remesar, 2013), juntamente com a dotação de equipamentos públicos para suprir os déficits acumulados em todos os bairros. Esta ação política, segundo Borja, foi a mais importante no início da era democrática, desencadeando três efeitos favoráveis: “posibilitar una actuación integral en los barrios, acercar la Administración a la gente y a sus demandas y hacer más sensible la política municipal hacia las zonas periféricas y populares (Borja, 1995, p. 10)”.

Outro ponto enfático para o desenvolvimento do modelo Barcelona, foram os mecanismos de parcerias entre a iniciativa privada e a instituição pública (Montaner, 2011). Este mecanismo deu-se primeiramente conquistando a credibilidade do setor privado com a reforma administrativa pública para então regulamentar normas e logo promover parcerias (Borja, 1995). Sinala Borja que as intervenções de reabilitação e desenvolvimento urbanos levaram adiante o que chama de concertação público-privada. Um exemplo deste movimento foi a campanha promovida pela municipalidade denominada “Barcelona ponte guapa”, que buscava, através de publicidade o auxílio econômico privado para reformar edifícios pela cidade, resultando aproximadamente mais de 5.000 operações para a melhora da paisagem urbana.

A partir do ano de 1986, Barcelona celebrava sua eleição para sediar os Jogos Olímpicos de 1992. Este feito forçou a cidade a realizar com maior urgência os projetos pontuais nos distritos para suprir determinadas carências. Segundo Montaner (2011), este marco proporcionou uma mudança de velocidade, escala e contexto. Os ambiciosos projetos articulados pelo mecanismo público nas novas áreas de centralidade estimulavam a participação do setor privado na elaboração de planos e projetos que, a partir de diretrizes públicas, deveriam garantir a qualidade e equilíbrio de usos, beneficiando-se de uma possível operação imediata (Borja, 1995).

La colaboración interadministrativa se apoyó en tres principios tan simples como operativos: un catálogo de operaciones a realizar, una distribución de financiación entre las distin-

tas Administraciones y un esquema empresarial público para su ejecución (formado por un Holding financiero y un conjunto de empresas ejecutoras). Sobre esta base se articuló posteriormente la cooperación público-privada para realizar aquellas actuaciones inversoras con posibilidades de retorno o de recuperación (Villa Olímpica, torres de telecomunicaciones, galerías subterráneas de servicios) (Borja, 1995, p. 16).

Todavía cabe assinalar que o plano estratégico de cooperação público-privada visava os projetos da cidade mais além dos Jogos Olímpicos e direcionavam-se ao futuro do tecido urbano, suas infraestruturas, espaços públicos e mobilidade. Ao lançar sua candidatura olímpica em 1984, a administração do Estado comprometia-se com a construção de uma nova cidade, cujas contribuições programáticas acompanhavam um documento sinalizando um grande projeto denominado “Áreas de Nueva Centralidad” no qual buscava equidade territorial nos bairros em situação periférica (Borja, 1995). Ao total, foram designadas 12 áreas das quais 4 formavam parte do projeto olímpico para o ano de 1992: Anillo Olímpico (Montjuïc), Villa Olímpica (Poblenou), Valle Hebrón (norte da cidade) e Área Diagonal (Les Corts) (Busquets, 2004).

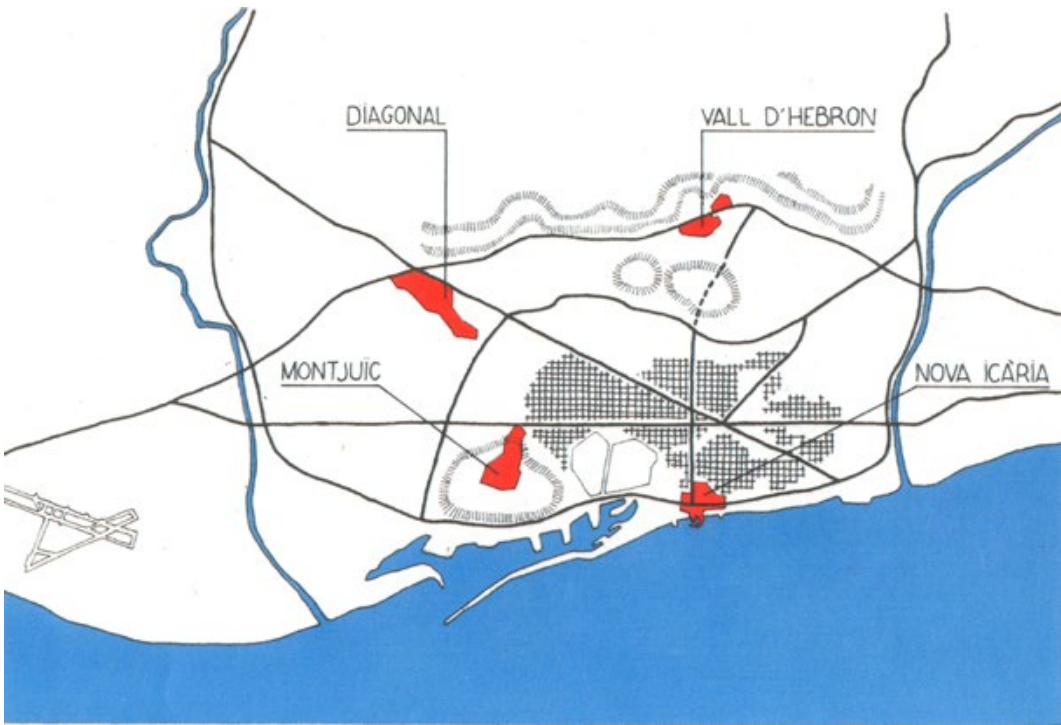


Figura43: Situação das quatro áreas para instalações olímpicas de 1992. Fonte: Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdomènch. *Transformación de un frente marítimo*. Gustavo Gilli:1992, p. 19.

Vila Olímpica

Com respeito a Vila Olímpica, encontramos um projeto singular com respeito a história das cidades que haviam até então construído para os Jogos Olímpicos, posto que, geralmente as vilas olímpicas situavam-se em áreas alheias a cidade consolidada (Muxí, 2011). Entretanto, a partir de Busquets (2004), poder-se-ia interpretar este projeto particular como sintoma de uma cidade que buscava uma relação aberta e definida com o mar, que começou a con-

siderar-se de maneira definitiva a partir do Plan de la Ribera. Além disso, em 1987, com o projeto do Moll de la Fusta inaugurado já se antecipava uma nova relação da cidade para com o Mediterrâneo.

Desta perspectiva, a Vila Olímpica se estabelecia, após estudos e auditorias desde 1985, no bairro de Icària (conhecido por sua tradição anarquista) em Poblenou. A sociedade privada Vila Olímpica S.A (VOSA) teria então o encargo de gerenciar os créditos para a aquisição de terrenos e obras de infraestruturas (Muxí, 2011). Os autores encarregados de projetar a Vila Olímpica numa área de 55 ha, foram os mesmos arquitetos que haviam projetado o Plan Especial de Montjuïc, Oriol Bohigas, Josep Martorell, David Mackay e Albert Puigdomènch.



Figura44: Planta geral da nova frente marítima Barceloneta-Besòs. Fonte: Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdomènch. *Transformación de un frente marítimo*. Gustavo Gilli:1992, p. 72.



Figura45: Imagens da frente litoral de Barcelona. À esquerda em 1987, à direita em 1992. Fonte: Busquets 2004, p. 394-395.

Contudo, o desafio colocado para o projeto apontava uma série de problemas morfológicos/estruturais a serem superados, dentre os quais destaca Busquets (2004), o parque da Ciudadel·la e o acúmulo de ferrovias, os quais produziam segregação com relação aos bairros próximos do litoral. Apesar de dificuldades, o projeto contava com oportunidades favoráveis, como a utilização de um solo central desapreciado, de potencial requalificação.

A realização das intervenções necessitava transferir os habitantes da região reformada. O Ayuntamiento compensava os moradores através de indenização (fixada entre 800.000 a 1.000.000 de pesetas) ou oferecia moradias de aluguel em blocos construídos pelo órgão responsável, o Patronat Municipal de l'Habitatge (PMH). Este processo de transferência durou desde 1987 até finais do ano de 1988. No total, foram cerca de 500 pessoas deslocadas de suas casas, além da demolição de fábricas de arquitetura antiga, dentre as quais, algumas em funcionamento (Muxí, 2011).

A estrutura do projeto da Villa Olímpica resultou em uma integração linear com a malha de Cerdà. A construção previa cerca de 2.100 moradias, locais e serviços comerciais nas plantas baixas, edifícios dedicados a oficinas, duas torres (hotel e oficinas) de frente ao mar e o porto olímpico cuja orla se apresentam restaurantes (Muxí, 2011). A avenida Icària estrutura-se como um eixo conectando um parque, passando pelo Moll de la Fusta até chegar em Montjuïc. Os antigos trilhos de ferrovia, soterrados, dão lugar a parques públicos que adentram pelos quarteirões. Os parques que se constituem dentro dos quarteirões são concebidos como espaços coletivos, ou seja, de propriedade privada com uso público. Por fim, tange a orla marítima um traçado prolongado conectando o passeio marítimo, a ronda litoral e a avenida litoral numa composição mesclada com áreas de lazer e espaços verdes (Busquets, 2004).

Não obstante, ainda que o projeto houvesse logrado uma integração com a cidade através de um design de qualidade e diversificado, surgem inconvenientes que questionam seus métodos de operação, subvenção e sustentação dos processos de gestão. Certa frouxidão entre as tratativas com o setor privado, permitiu ao mercado empregar suas forças para evadir os objetivos próprios do projeto. No ano de 1988, o investimento empresarial constitui uma nova corporação denominada NISA (Nova Icària S.A.) para a construção de moradias, da qual a VOSA detinha ações. Como não haviam acordos de valores finais das residências a construir, potencializou-se a famigerada especulação do solo. Com a anunciação dos protótipos de moradias e seus respectivos preços em 1990, houve promoção competitiva de livre mercado sem qualquer preocupação em aportar uma estratégia urbanística que pudesse receber potenciais moradores de classe diversificada (Busquets, 2004).

Cumpre destacar diversas críticas ex post direcionadas ao projeto da Vila Olímpica. Diversos autores como Mercedes Tatjer M. (Tatjer Mir, 2006), Francesc Caballé (Caballé, 2010) e Zaida Muxí (Muxí, 2011) denunciam o processo de demolição do bairro Icària sem levar em consideração os elementos preexistentes na zona, que corroborou para a perda permanente do patrimônio e da arquitetura industrial que narravam parte da história da cidade.

Outro ponto crítico passado o projeto, é a evidência de que, sob uma espécie de privatização do espaço público, resulta um lugar vazio de poucas interações do público. Nas palavras de Montaner o efeito se evidencia:

las calles han quedado reducidas a la única función de la vialidad, ya que la actividad de ocio y comercial se condensa en el área de centro comercial de la avenida Icària, dejando sin contenido múltiple al resto de los espacios. Tras una morfología que parece de ciudad tradicional europea, densa y polifuncional, se enmascara la baja densidad y la segregación funcional (Montaner, 2011).

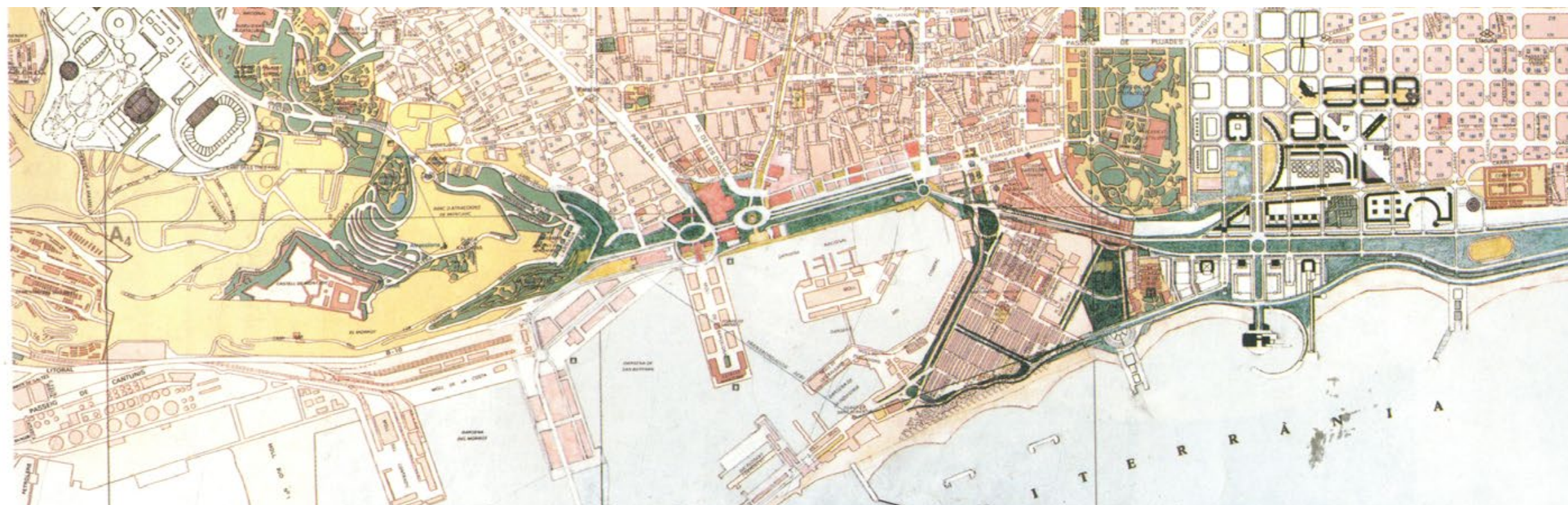
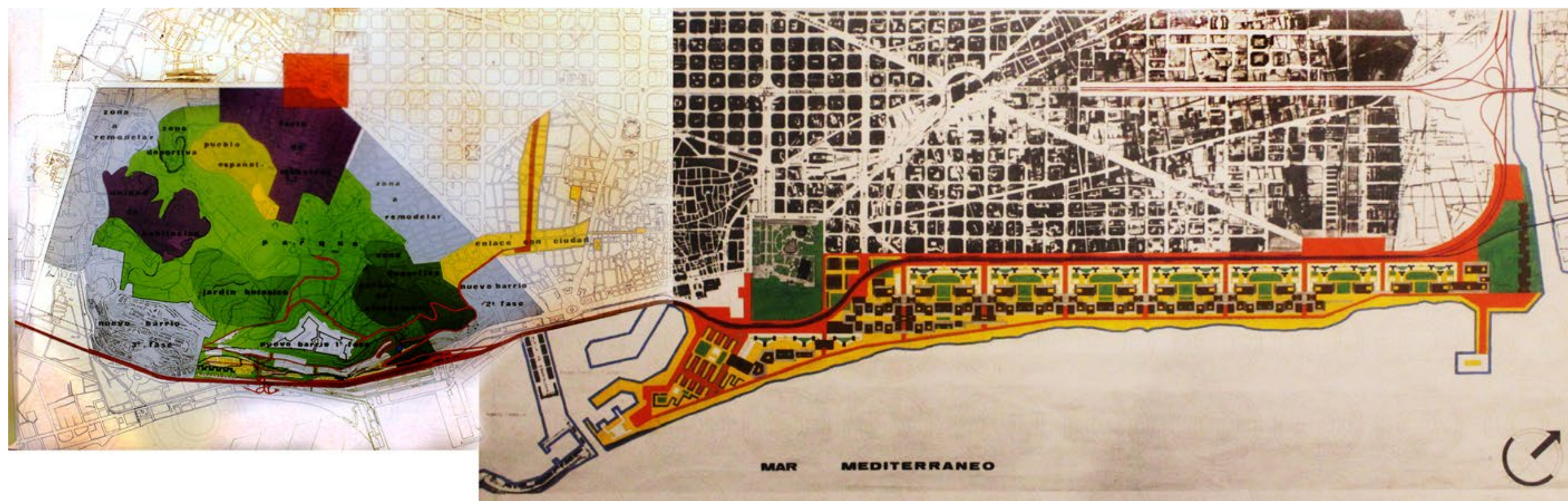


Figura46: Fotografia que evidencia espaço privado, proibindo a entrada do público em uma rua no interior da Vila Olímpica. Fonte: Acervo do autor, 2017.



Por fim, a evidência de certas lógicas do projeto para as olimpíadas de 1992 podem ser facilmente contrastadas com as ideias iniciais do Plan de la Ribera. Não se busca aqui uma comparação de formas de construção, mas os objetivos gerais que os projetos almejavam lograr. Em linhas gerais, ambos os planos pretendiam converter a fachada marítima do setor oriental de Barcelona em zonas de residência, serviços e comércio de modo que a costa se integrasse com os passeios portuários e os acessos fronteiriços à Montjuïc. Por outro lado, e não menos importante, uma consequente valorização do solo para a extração de mais-valia de um bairro anteriormente deteriorado.

Figura47: Vista panorâmica do Passeio Marítimo em frente ao Poblenou. Fonte: Acervo do autor, 2017.



Da Barcelona pós-olímpica ao Fórum das Culturas (2004)

Com o passado evento das Olimpíadas, Barcelona recebia reconhecimento internacional, ganhando especial destaque europeu. As estruturas geradas para a realização do evento (hotéis, serviços, etc) permaneciam na cidade e capacitavam atrações em Barcelona. Começava-se a ver a cidade como um possível local de inversão, isto graças aos grandes equipamentos gerados para 1992 (Busquets, 2004).

A cidade enriquecia-se, enquanto a administração municipal lidava com uma larga dívida. Isto por que o setor privado havia investido em um espaço que se valorou muito em pouco tempo. Nesta direção, os passos para seguir adiante com a transformação urbanística converteram as políticas de cooperação privada numa constante (Borja, 2010). De todo modo, a reforma dos distritos em Barcelona se mantinha, assim como atuações dos municípios que compõe a região metropolitana. Sinala Busquets (Busquets, 2004) três eixos trabalhados a partir de 1993:

- A redefinição do sistema viário: altera a quantidade de tráfego, aumentando a capacidade da rede, ajustando a distribuição de volume (novas rondas) e recuperando espaços para o pedestre, a bicicleta e a vegetação.
- O auge de algumas áreas de centralidade: destaca o autor, a concreção da Illa em 1994 a aportar novos centros comerciais. Também, a finalização do Port Vell como área de ócio, comércio e serviços, integrado com os fluxos da Rambla. Outra área, o setor industrial de la Maquinista em Sant Andreu, apresenta grandes variedades comerciais no bairro residencial.
- Novos eixos urbanos: A construção de la Fira no polígono de Pedrosa junto à Zona Franca, conectando a área histórica de Montjuïc e a região do aeroporto, aproveitando-se das infraestruturas benéficas para o transporte público da zona. Outra grande intervenção colocada foi a abertura da avenida Diagonal até o mar passando por Glòrias. Este projeto integrou mais tarde uma nova zonificação do distrito de Sant Martí para transformar a atividade produtiva do setor industrial de Poblenou em direção à nova economia, o 22@.

No que diz respeito às operações realizadas no setor litoral de Barcelona. As intervenções tomadas para a Vila Olímpica desencadearam demandas e novos olhares a este setor que desde o Plan Cerdà esteve abandonado e inacessível. As operações que seguiram o desenvolvimento do litoral foram Diagonal Mar (promovida pela iniciativa privada) e a Zona do Fórum (inicialmente pública, entretanto gerenciada pelo setor privado).

Diagonal Mar correspondia de uma intervenção localizada entre av. Diagonal e o Cinturão da Ronda Litoral, operacionalizada por ligados à Diagonal Mar S.A., cujo investimento chegou a 139.000.000 de pesetas. O projeto foi desenvolvido a partir da aprovação definitiva da modificação do PGM da frente marítima de Poblenou como solo urbanizável programável em uma área de 140 hectares sob os terrenos das antigas Macosa e Catalana de Gas (que no momento pertenciam à multinacional Kepro) e 7 hectares de solo público que o Ayuntamiento havia vendido aos promotores privados.

As operações foram levadas a cabo sem uma prévia consulta com os moradores locais, os quais reagiram em oposição ao planejamento. Isto ocorria por que o referido projeto não garantia aos 400 habitantes afetados uma devida reposição para suas casas ou oficinas perdidas. Além disso, as intervenções voltadas à um público alvo de alto poder aquisitivo pouco correspondiam ao perfil dos que ali viviam (VV.AA., 1997)

O complexo construído compreende o centro comercial Diagonal Mar Centre, três hotéis, o parque Diagonal Mar, três edifícios de oficinas, o Centro de Convenciones de Barcelona e cinco fases residenciais de venda e aluguel. Esta intervenção acusada de neoliberal, demonstrava-se alheia aos valores urbanísticos inicialmente elaborados do “modelo Barcelona”, caracterizando-se como uma intervenção fragmentária e isolada, de reduzida vida cidadã. Forma parte dos “new projects” promovidos pela cidade após o evento dos JJ.OO (Borja, 2010).



Figura50: Vista geral da proposta da nova frente marítima do Poblenou. Fonte: Ayuntamiento de Barcelona.



Figura51: Fotografia da frente marítima do setor Diagonal Mar. Fonte: Acervo do autor, 2017.

A estratégia de atrair investimentos à cidade e tornar-se um referente internacional tem um ponto de congruência nos preparativos para o Fórum Universal de las Culturas em 2004 organizada pela UNESCO⁴ a pedido do prefeito Pascual Maragall. O projeto para o Fórum das Culturas situou-se ao final da Av. Diagonal, entre o mar e o rio Besòs, abrindo uma área de 200 ha, pretendendo recuperar uma “zona de baixa qualidade residencial e ambiental” (Busquets, 2004, p. 431), almejando integrar com o antigo bairro La Mina, de caráter historicamente popular e industrial.

Apesar dos esforços, as intervenções realizadas para o Fórum de 2004 foram posteriormente alvo de críticas pelo seu fracasso. Se antes a coerência dos projetos para a cidade vinham acompanhadas de uma cuidadosa acupuntura urbana, a lógica privada implementada nos “new projects” condicionou este tipo de intervenção ao que Montaner chama de “prótese de procedência estranha” (Montaner, 2011, p. 21).

Contudo, destaca Borja (Borja, 2010) que a construção desta grande área ainda poderá trazer resultados interessantes. Se, por um lado, a região caracteriza-se como uma barreira vazia de uso público, dependerá agora um desenvolvimento para uma articulação com os demais bairros vizinhos, investindo em reabilitação e novas paisagens urbanas para recuperar o uso cidadão nas proximidades do rio Besòs.

Figura52: Espaços adjacentes à zona do Fórum. Fonte: Acervo do autor, 2017.



4 O evento trazia a temática da diversidade cultural, condições para a paz e cidade sustentável.

Por fim, apesar das regenerações fragmentadas realizadas para a frente marítima de Barcelona aqui apresentadas, é possível perceber com clareza que as direções tomadas foram para um único sentido: converter o setor litoral industrial em uma grande zona terciária e residencial, independente de que os resultados pudessem expulsar os moradores locais. Este processo se agrava quando o Estado não cumpre seu papel representativo aos cidadãos, deixando-se à mercê das intenções especulativas dos grandes empreendedores nacionais/internacionais.

Por outro lado, para não incorrer em uma análise anacrônica, é necessário destacar que os períodos operativos para a frente marítima aqui descritos se distinguem mutuamente nos processos e consequentemente nos resultados. O período se dirigia aos projetos olímpicos, à parte dos efeitos infelizes, ainda demonstrava uma iniciativa local preocupada em responder as demandas dos cidadãos em um espaço público de qualidade, capaz de integrar uma diversidade de usos para todos. De outro modo, o período pós-olímpico já se desvirtuava do grande projeto de cidade iniciado nos anos 80. Tais intervenções mais pareciam interessadas em criar uma imagem de cidade globalizada, respaldada em grandes construções aparentes para ostentar distintas assinaturas de arquitetos internacionais. De outra perspectiva, todos os projetos se integram pelo passeio litoral, um grande elemento capaz de unificar os grandes blocos distintos desde a Barceloneta até os términos de Poblenou. Neste sentido, seria pois uma releitura possível do Plan de la Ribera?



Figura54: Em sequência: La Barceloneta, El Poblenou e Diagonal Mar. Fonte: Acervo do autor, 2017.

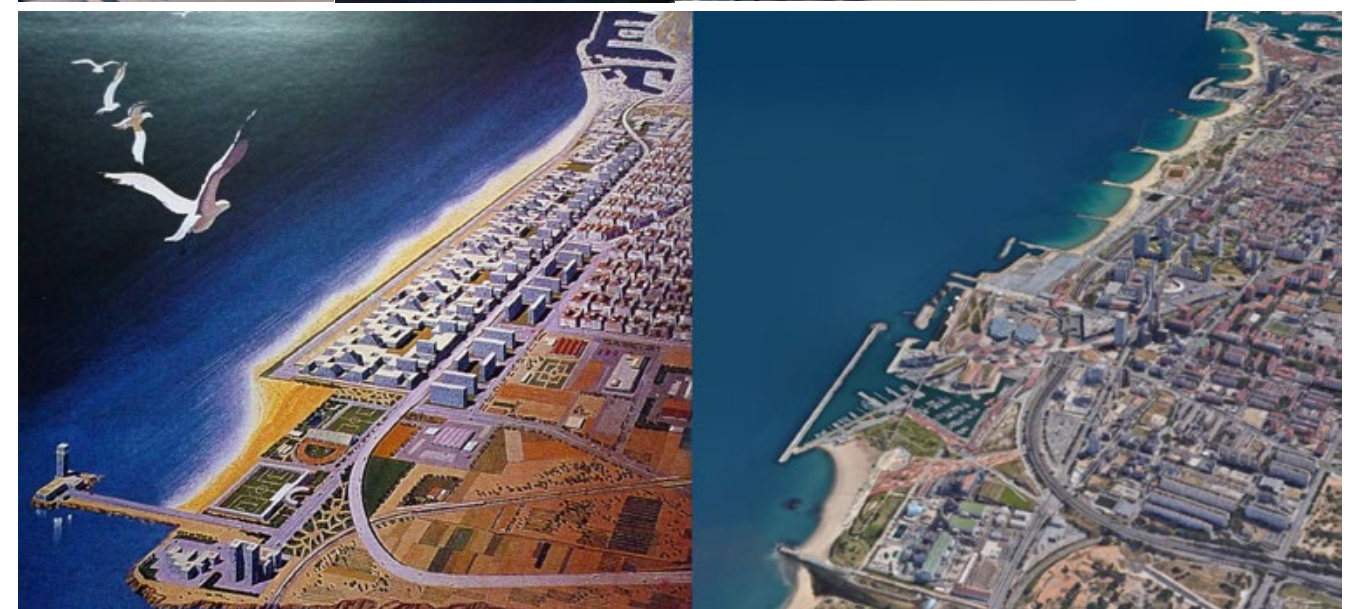


Figura53: Contraste entre o setor litoral atual com as propostas do Plan de la Ribera. Fonte: Montagem realizada pelo autor, 2017.

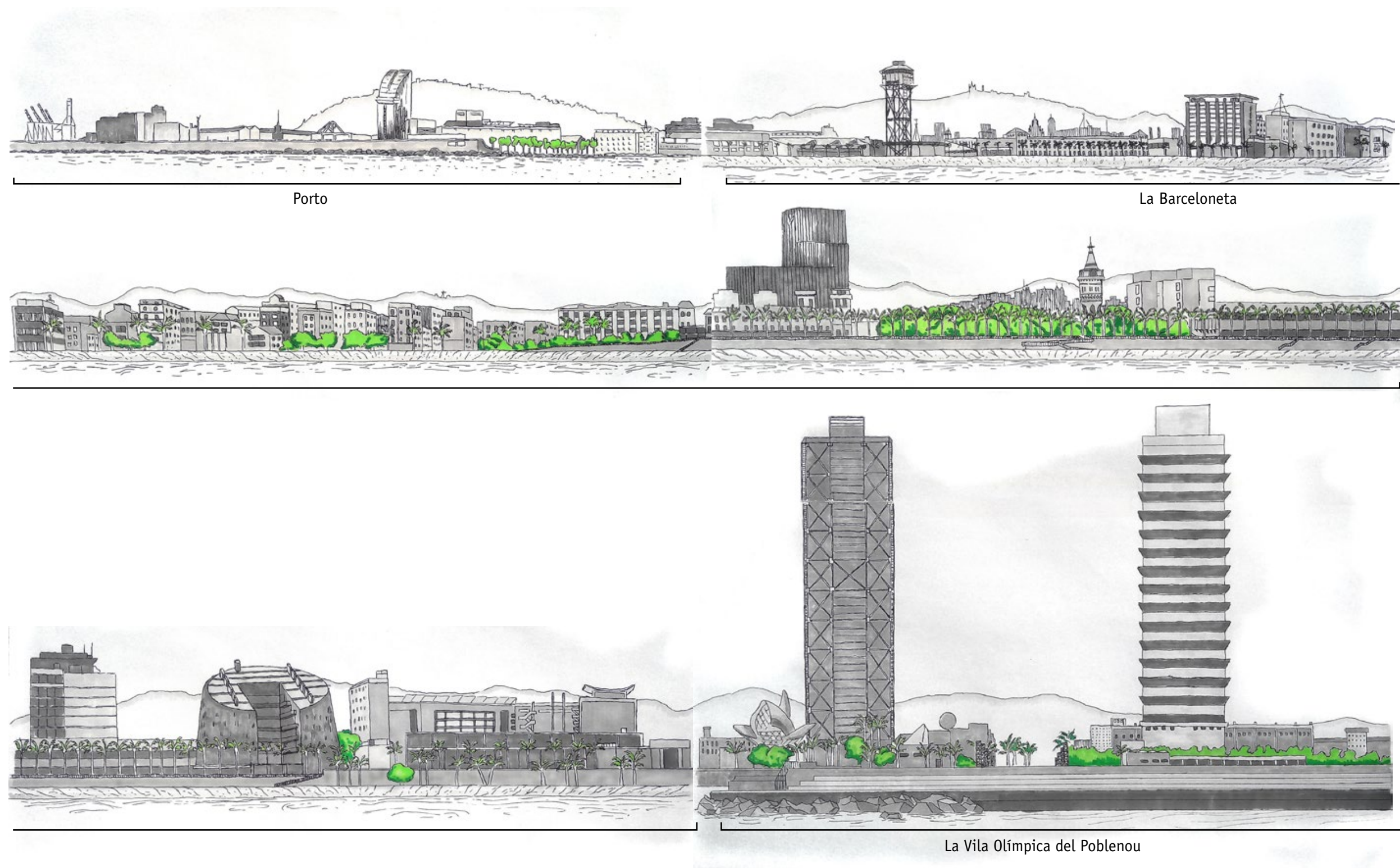
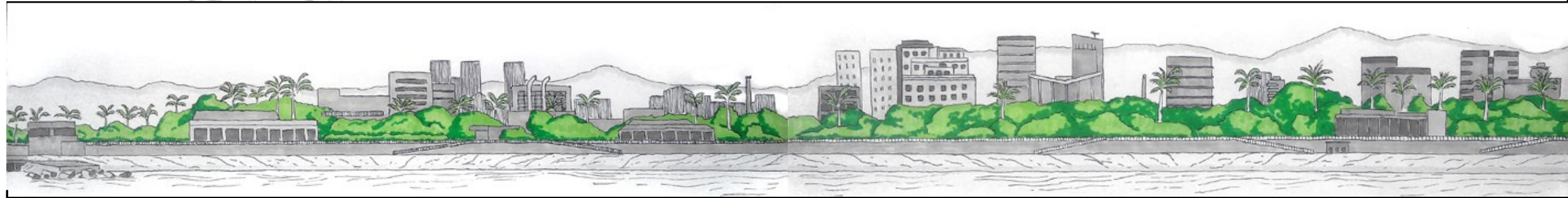


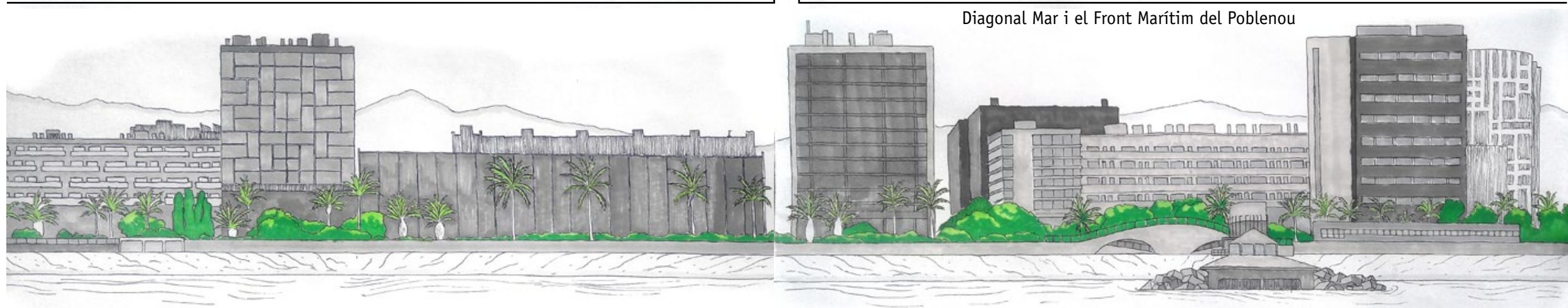
Figura55: Corte longitudinal do Porto à frente marítima do Poblenou . Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

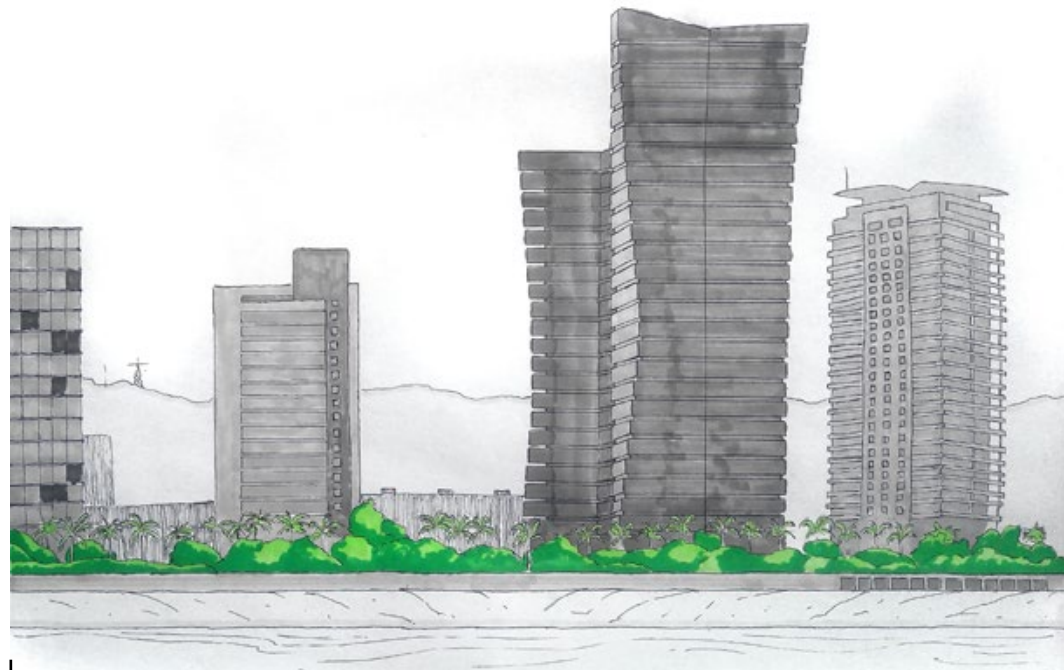
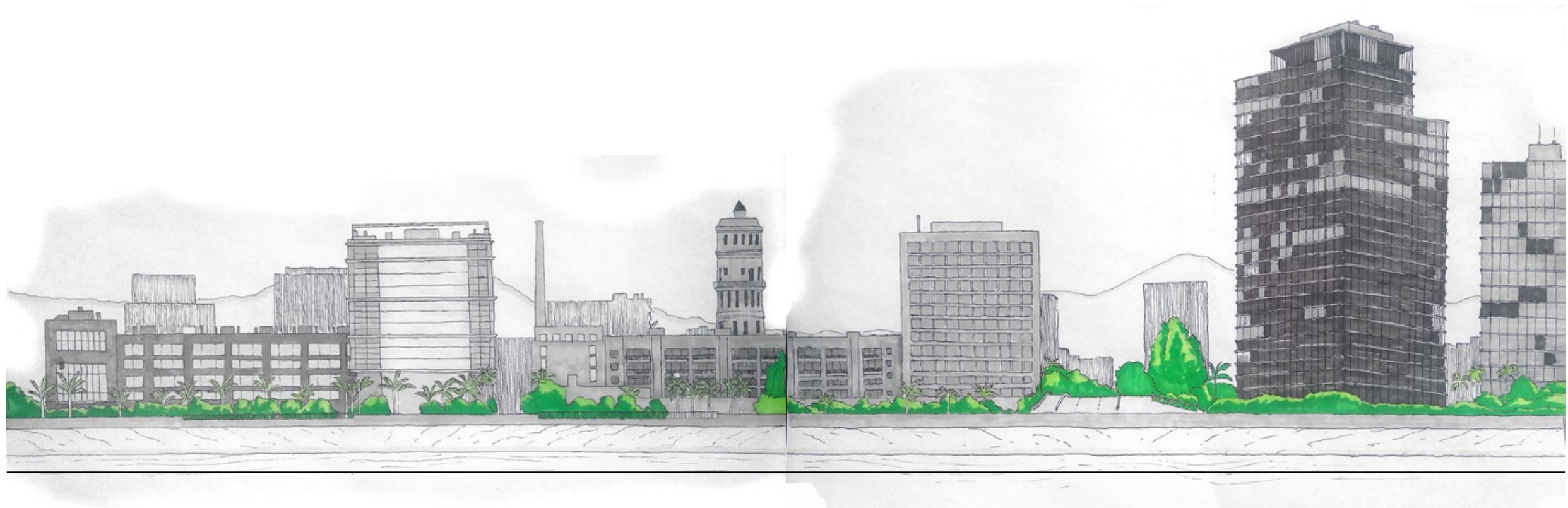


El Poblenou



Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou





Conclusões

Abordar a temática de transformações urbanísticas em Barcelona requer a consciência de que seus modelos de desenvolvimento urbano precedem por seus fundamentos industriais. De fato, o arranque do processo industrial no território barcelonês desencadeou a progressiva e original urbanização que encontrou seu ápice no projeto de Cerdà, sobre o qual se estabeleceram posteriormente as demais intervenções no território.

Este processo relacionou-se estreitamente com as atividades portuárias que desde o século XVIII desempenhavam um papel econômico importante no contexto espanhol. Por esta razão, foi possível a Barcelona constituir um dos primeiros centros industriais do país, com a instalação das primeiras ferrovias bem como a primeira fábrica a vapor em Espanha. Nesta direção, o território barcelonês protagonizava um verdadeiro eixo de produção com um forte incremento demográfico, que, em consequência, estabelecia novas rupturas com a cidade medieval, no sentido da elaboração de um espaço produtivo.

É neste contexto em que a morfologia da costa litoral de Barcelona formava-se a partir dos imperativos de produção industrial. Neste importante tramo da cidade, encontravam-se todos os elementos oriundos do modelo produtivo: linhas ferroviárias, fábricas, casas de obreiros, armazéns, grandes embarcações. Desse modo, a paisagem urbana projetada desde a fachada marítima ilustrava com certa precisão as orientações da cidade em sua globalidade. Apresentava, portanto, os objetivos pelos quais concorriam os princípios gestores da cidade: expansão industrial para produção massificada.

A partir desses pressupostos, não seria incorreto afirmar que Barcelona nunca viveu de costas ao mar. Fato este se comprova com o grande esforço empregado pelos urbanistas que foram apresentados ao longo deste trabalho em considerar a franja marítima de Barcelona como um ponto importante da cidade. Desde Cerdà, Léon Jaussely, GATCPAC e muitos outros urbanistas dispunham de uma imagem antecipada da cidade cuja frente marítima exercia uma função específica em consonância com sua época.

Resulta que muitas das propostas citadas não se implementaram em seu momento ou foram revisitadas em outros contextos, por motivos de conflitos de interesse ou falta de vontade política por parte da gestão local. Esta contestação remete à reflexão de que a prática do urbanismo não depende somente de uma livre e fria criação. Ela está antes mesmo, determinada por fatores externos, por interesses, pelas leis e pelo território. Portanto, a validade de ação de um planejamento urbanístico se estabelece pelo conjunto de propostas que oferece para lidar com atores políticos, pela jurisdição e pelo entorno físico.

Do ponto de vista histórico, este trabalho se dispôs a apresentar uma série progressiva que determinou a formação dos bairros que lidam com a frente marítima de Barcelona. Se crê

na suficiência dos documentos históricos apresentados neste trabalho para observar que até poucos anos, as zonas estudadas encontravam-se em condições à margem da cidade, alheios a qualquer planejamento que os integrasse ao entorno urbano. Uma vez mais, as indústrias exerceram uma força determinante para a mudança deste quadro, desocupando o litoral que por muitas décadas lhes havia rentado. Iniciado este processo nos anos sessenta, a situação parecia irreversível e, era necessária a remodelação dos terrenos vacantes, em uma grande oportunidade para os que habitavam a região. Parece, portanto, lícito formular uma requalificação do território que pudesse devolver aos moradores a cidade que mereciam.

Contudo, claro está que o denominado Plan de la Ribera era formulado com outros objetivos muito precisos em reaproveitar o solo das indústrias para gerar mais-valia aos grandes empresários proprietários das fábricas que ali se encontravam. O plano, portanto se evidencia pelo caráter perverso de consequente expulsão dos moradores ao pretender criar um bairro de alto poder aquisitivo, alterando as devidas qualificações territoriais estipuladas pelo Plan Comarcal de 1953.

Sobre este ponto em particular, cumpre ressaltar os problemas derivados da falta de cumprimento do plano diretor da cidade. Neste caso, se evidencia durante a gestão do prefeito Porcioles (1957-1973) a constante mudança de qualificação do território que resultava em um modelo de cidade desequilibrado em termos de edificação, com zonas precárias à espera de algum investidor interessar-se urbanizá-lo para futuros empreendimentos.

Outro ponto importante se relaciona com a mobilização social realizada neste período, como uma grande conquista dos moradores em participar ativamente nas decisões e debates sobre a cidade. Sem dúvidas este foi um fator primordial para estancar o movimento empresarial e político nos seus intentos de especulação do solo. Além disso, torna consciente a necessidade de participação cidadã nos processos de fazer a cidade

Por fim, é necessário destacar que, apesar do Plan de la Ribera não ser implementado em seu momento, se evidencia uma série de programas e projetos por parte da gestão que adotavam muitas medidas planificadoras semelhantes àquelas idealizadas pelo referido plano. Nesse sentido, todo o processo abriria caminhos para a posterior concretização da renovação da frente marítima a partir dos Jogos Olímpicos de 1992, complementado posteriormente até o ano de 2004 com a celebração do Fórum das Culturas. Houve resistência por parte de muitos moradores, principalmente nas operações pós-olímpicas, contudo não suficiente para evitar as intervenções. Aqui se instalava uma grande ironia, onde, na constituição de um Estado democrático, as vozes populares novamente não seriam escutadas.

Bibliografia

AIXALÀ, A.F., 1974. *Polígonos de vivienda en la comarca de Barcelona (II)*. Barcelona: Laboratorio de Urbanismo, UPC.

ALIBES, J.M., CAMPO, M.J., GIRALT, E., HUERTAS CLAVERIA, J.M., PRADAS, R. y TARRAGO, S., 1973. La Barcelona de Porcioles. *Construcción Arquitectura Urbanismo* - CAU, pp. 107.

AYUSO, J.L., 1975. Montjuïc en conflicto. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, pp. 53-92.

BOHIGAS, O., 1985. *Reconstrucció de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62. ISBN 8429722130.

BORJA, J., 1995. *Barcelona: un modelo de transformación urbana*. Quito: Programa de Gestión Urbana (PGU-LAC). ISBN 9213310404.

BORJA, J., 2010. *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. Barcelona: UOC. ISBN 9788497880121.

BORJA, J., LLEIXÀ, J., SOLÀ-MORALES, M. y VERRIÉ, P., 1971. El habitat en Barcelona. *Construcción Arquitectura Urbanismo* - CAU, pp. 46-69.

BUSQUETS, J., 2004. *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

CABALLÉ, F., 2010. Desaparece el barrio de Icària, nace la vila olímpica. *Biblio 3W - Revista Bibliogràfica de Geografia y Ciencias Sociales* [en línea], Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-9.htm>.

CANTALLOPS I VALERI, L., MONTERO MADARIAGA, J.M., SOLÀ-MORALES, M. de, TORRES I CAPELL, M. de, HOMBRAVELLA, J.R., ESTEBAN I NOGUERA, J., RIBAS I PIERA, M. y FONT ARELLANO, A., 1972. El Area Metropolitana de Barcelona. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, no. 87, pp. 3-66.

CAPEL, H., 1983. *Capitalismo y morfología urbana en España*. 4 ed. Barcelona: Los libros de la frontera.

CARRERAS I VERDAGUER, C., 1979. El crecimiento urbano de los barrios de la exposición. *Construcción Arquitectura Urbanismo* - CAU, pp. 54-55.

CERDÀ I SUNYER, I., 1867. *Teoría general de la urbanización*. Madrid: Imprenta Española.

CLAVERA, J., 1972. Economía urbana : oferta, demanda y un nuevo traje para la Ley del suelo. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, no. 93, pp. 54-55.

Constitución de una sociedad promotora del Plan de la Ribera. *La Vanguardia Española*, 1966. Barcelona, 19 marzo 1966. pp. 17.

COSTA, J.P.T. de A., 2006. *La ribera entre proyectos: formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa*. S.l.: Universidad Politécnica de Cataluña.

DEL ARCO, 1965. Antonio Bonet. *La Vanguardia Española* [en línea]. Barcelona, 24 octubre 1965. pp. 27.

DURAN, A., 1966. El plan de ordenación de la Ribera: La población de la barriada acepta la idea, pero estima que deben conocerse todas las consecuencias derivadas del proyecto. *La Vanguardia Española*. Barcelona, 20 enero 1966. pp. 29.

ECHENIQUE, M., 1965. Plan especial de ordenación de Montjuïc, arquitectos: O. Bohigas, A. Bonet y J.M. Martorell. *Cuadernos de Arquitectura*, pp. 40-46.

El problema de la ampliación de la Estación Marítima. *La Vanguardia Española*, 1954. Barcelona, 13 junio 1954. pp. 19.

FAVA, N., GUARDIA BASSOLS, M. y CODINACHS RIERA, M., 2003. *Progetti e processi in conflitto: il fronte marittimo di Barcellona* [en línea]. S.l.: Universitat Politècnica de Catalunya.

FAVÁ I COMPTA, M., 1972. Plan de la Ribera. *Construcción Arquitectura Urbanismo - CAU*, no. 13, pp. 40-43.

FLORENSA Y FERRER, A., 1957. *El barrio de Ribera y su ordenación*. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.

FONT, A., 2000. La experiencia reciente de Cataluña: planeamiento urbanístico para el siglo XXI. *Urban*, no. 5, pp. 60-82.

GUALLAR, M.L. y GRAU I FERNÁNDEZ, R., 1971. Barcelona entre el urbanismo barroco y la revolución industrial. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, no. 80, pp. 28-40.

HARVEY, D., 1996. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardío. *Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, no. 39, pp. 48-64.

HARVEY, D., 2008. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 17. São Paulo: Loyola.

Importante reunión de la Junta de Obras del Puerto presidida por el gobernador civil. *La Vanguardia Española*, 1955. Barcelona, 17 septiembre 1955. pp. p.15.

JAUSSELY, L., 1907. Proyecto de enlaces de la zona de ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados. . Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.

MARTI, FRANCISCO; MORENO, E., 1974. *Barcelona ¿a donde vas?* Barcelona: Dirosa.

MARTIN, M., 1963. La urbanización del muelle Bosch y Alsina comenzará este año. *La Vanguardia Española*. Barcelona, 14 abril 1963. pp. 37.

MONCLÚS, F.-J., 1997. Planeamiento y crecimiento suburbano en Barcelona: de las extensiones periféricas a la dispersión metropolitana (1897-1997). *El desenvolupament urbà de Barcelona i Montreal a l'època contemporània: estudi comparatiu* [en línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/moncbcn.htm>.

MONCLÚS, F.-J., 2006. International Exhibitions and Planning. Hosting Large-scale Events as Place Promotion and as Catalysts of Urban Regeneration. En: F.-J. MONCLÚS y M. GUÀRDIA I BASSOLS (eds.), *Culture, urbanism and planning*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited, pp. 215-239. ISBN 9780754646235.

MONCLÚS, F.J., 2000. Estrategias urbanísticas en Barcelona : del «París del sur» a «capital del mediterráneo occidental». *Polis. Revista de la facultad de arquitectura, diseño y urbanismo*, no. 5, pp. 4-15.

MONTANER, J.M., 2003. *Repensar Barcelona*. Barcelona: Edicions UPC. ISBN 8483017008.

MONTANER, J.M., 2011. La evolución del «modelo Barcelona» (1973-2004). En: J.M. MONTANER, F. ÁLVARES y Z. MUXÍ (eds.), *Archivo critico: modelo Barcelona 1973-2004*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, pp. 11-25.

MUXÍ, Z., 2011. La Villa Olímpica de Barcelona o el Plan de la Ribera revisitado. En: J.M. MONTANER, F. ÁLVARES y Z. MUXÍ (eds.), *Archivo critico: modelo Barcelona 1973-2004*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona,

Presentación del Plan de la Ribera al alcalde. *La Vanguardia Española*, 1966. Barcelona, 28 julio 1966. pp. 25.

PUIG I CADAFAALCH, J., 1927. *La Plaça de Catalunya*. Barcelona: Llibreria Catalònia.

REMESAR, A., 1997. *Hacia una Teoría del Arte Público*. Barcelona: Centre de Recerca POLIS- Art, Ciutat, Societat.

REMESAR, A., 2008. Espacio público de calidad. En: AA.VV. (ed.), *Manual metodologia e boas práticas para a elaboração de um plano de mobilidade sustentável*. Moita: Câmara Municipal da Moita, pp. 97-102.

REMESAR, A., 2013. Barcelona: un modelo de arte público y diseño urbano. En: J.H. MAZURÉ (ed.), *Lima: espacio público, arte y ciudad*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 13-54. ISBN 9786124206023.

REMESAR, A., 2016. Recordar lo que significó un lugar es un ejercicio imprescindible para comprender de donde venimos y hacia donde vamos. *Cidade possível*. Cuiabá: Universidade Federal do Mato Grosso,

REMESAR, A. y NUNES DA SILVA, F., 2010. Regeneração urbana e arte pública. En: P. de ANDRADE, C.A. MARQUES y J. da C. BARROS (eds.), *Arte pública e cidadania: novas leituras da cidade criativa*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, pp. 83-102.

ROBERTS, P., 2000. The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration. *Urban Regeneration: a handbook*. S.l.: s.n., pp. 9-36.

ROCA, F., 1972. El G.A.T.C.P.A.C. y la crisis urbana de los años 1930. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, no. 90, pp. 18-23.

SAINZ GUTIÉRREZ, V., 2006. *El proyecto urbano en España. Génesis y desarrollo de un urbanismo de los arquitectos*. Sevilla: Universidad de Sevilla; Junta de Andalucía.

SAMBRICIO, C., 1991. *Territorio y ciudad en la España de la ilustración*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

SERRATOSA, A., 1997. La Revisió del Pla Comarcal de 1953: alternatives a l'origen i organització dels treballs. *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, no. 28, pp. 9-14.

SIMÓ SOLSONA, M., 2016. Evaluating the Policies of Urban Regeneration in Europe. En: A. REMESAR (ed.), *The art of urban design in urban regeneration: interdisciplinarity, policies, governance, public space*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona, pp. 9-26.

SOLÀ-MORALES, I., 1976. L'Exposició Internacional de Barcelona (1914-1929) com a instrument de política urbana. *Recerques: història, economia, cultura*, no. 6, pp. 137-145.

SOLÁ-MORALES I RUBIO, M. de, 1997. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC.

SOLÁ-MORALES I RUBIO, M. de, BUSQUETS, J., DOMINGO, M., FONT ARELLANO, A. y GÓMEZ ORDOÑEZ, J.L., 1974. *Barcelona. Remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la ribera oriental*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

SORIA PUIG, A., 1974. El impacto de la revolución industrial sobre las ciudades europeas a través del transporte y la obra de Cerdà. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, no. 100, pp. 32-44.

TARRAGÓ CID, S., 1980. El Plan Macia, síntesis del trabajo del G.A.T.C.P.A.C. para Barcelona. 2 c, *Construcción de la ciudad*, no. 15-16, pp. 68-85.

TARRAGÓ I CID, S., 1971. Barcelona según el catastro de 1717-1719. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, no. 80, pp. 17-27.

TARRAGÓ I CID, S., 1972. El «Pla Macià» o «La nova Barcelona» 1931-1938. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, no. 90, pp. 25-36.

TATJER MIR, M., 1973. *La Barceloneta: del siglo XVIII al Plan de la Ribera*. 1973. Barcelona: Saturno.

TATJER MIR, M., 2006. *La industria en barcelona (1832-1992). Factores de localización y cambio en las áreas fabriles: del centro histórico a la región metropolitana*. [en línea]. 2006. Barcelona: Universidad de Barcelona. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-46.htm>.

TATJER MIR, M., LARREA, C., CAMINO, X., MUÑOZ, F., CASASAYAS, O., DÍAZ, M., DÍAZ, P. y CERVETO, E., 2008. El barraquisme a la ciutat de Barcelona. Can Valero, la Perona i el Carmel. *Revista d'etnologia de Catalunya*, no. 33, pp. 170-180.

TATJER MIR, M., SOLÀ-MORALES, M. y PATRICIO, I., 1982. Rehabilitar la Barceloneta. *Construcción Arquitectura Urbanismo - CAU*, no. 79, pp. 42-71.

TEIXIDOR, C., TARRAGÓ, M. y BRAU, L., 1972. Barcelona 1953-1971 introducción a una visión del desarrollo urbanístico. *Construcción Arquitectura Urbanismo - CAU*, no. 87, pp. 67-101.

TERÁN, F. de, 1997. El Plan General Metropolitano de Barcelona en el contexto del urbanismo español de los setenta. *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona* [en línea], no. 28, pp. 55-61.

VIRGILI, G., 1970. El metro como sistema de transporte. *Cuadernos de Arquitectura*, no. 76-77, pp. 10-19.

Visita de los periodistas barceloneses a las nuevas instalaciones del Real Club Marítimo. *La Vanguardia Española*, 1959. Barcelona, 20 mayo 1959. pp. 34.

VV.AA., 1997. *La Barcelona de Maragall*. Madrid: Biblioteca Basica Vecinal.

VV.AA., 2011. *Barraques/BCN* [en línea]. 2011. Barcelona: MUHBA, Ajuntament de Barcelona, Institut de Cultura. Disponible en: <http://ajuntament.barcelona.cat/museuhistoria/es/publicaciones/barraquesbcn>.

ZAPATEL, J.A., 2011. *Barcelona: transformação urbanística (1979-1992)*. Florianópolis: Ed. da UFSC.

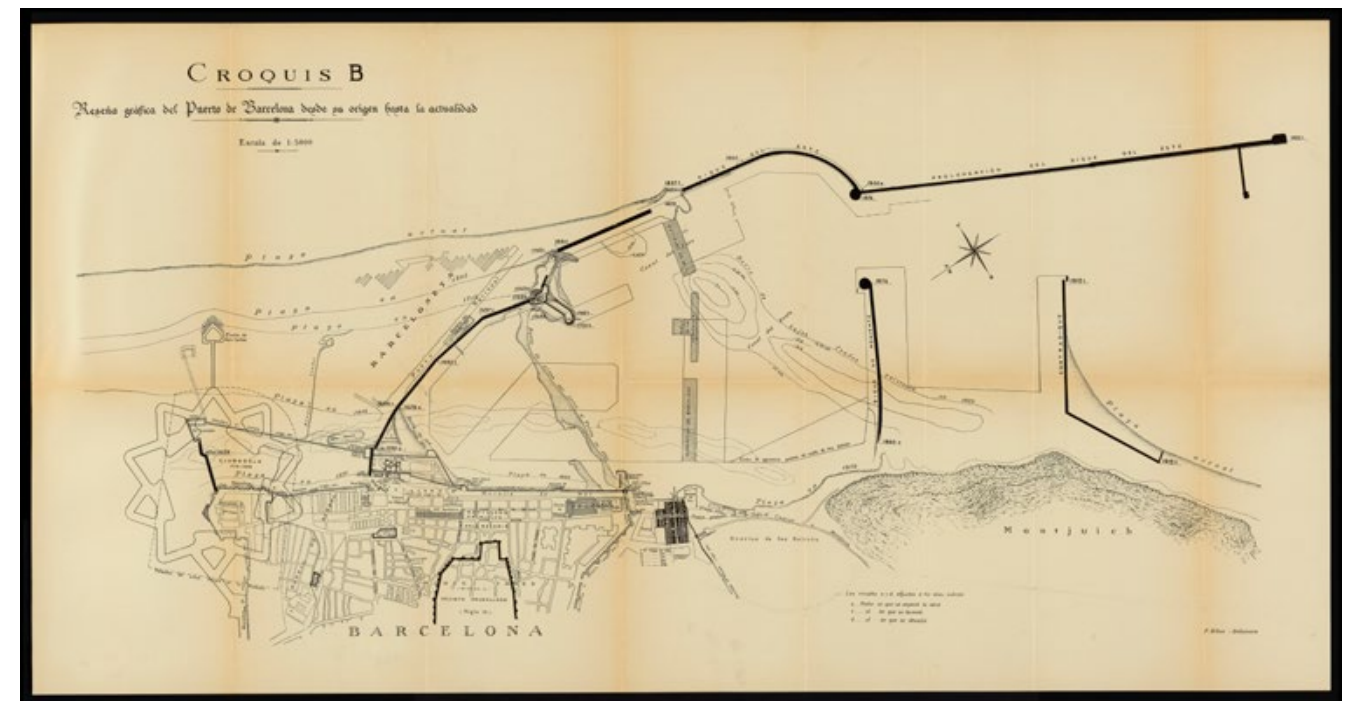
Índice de Figuras

Figura1: Processo de Regeneração Urbana. Fonte: Simó Solsona, 2016, p. 16.	17
Figura2: Plano comparativo da Ciudadela de Barcelona com o ex-barrio de la Ribera em 1697 por Salvador Sanpere i Miquel, 1890. Fonte: I.C.G.C.	25
Figura3: Plano da cidade e porto de Barcelona por Moulinier, 1806. Fonte: I.C.G.C....	28
Figura4: Vista do bairro da Barceloneta junto à doca em desenho por Alfred Guesdon, 1856. Fonte: Alemany, 2003.....	29
Figura5: Evolução dos edifícios da Barceloneta no crescimento em altura, baseado nos estudos de M. Solá-Morales. Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.	30
Figura6: Traçado de ferrovias no principado com o “oito catalão” Fonte: Busquets, 2004, p.120.....	34
Figura7: Topografia do plano de Barcelona que serviu de base para o projeto do Ensanche por Cerdà, 1855. Fonte: I.C.G.C.....	35
Figura8: Proyecto de Reforma y Ensanche por Cerdà , 1859. Fonte: I.C.G.C.....	35
Figura9: Esquema de traçado do Plano de Cerdà. Observar a convergência com a zona portuária. Fonte: Busquets, 2004, p.131.	36
Figura10: Formação da coroa industrial apartada do ensanche. Fonte: Solá-Morales i Rubio et al. 1974.	37
Figura11: Plano de Léon Jaussely com destaque para o Paseo Marítimo, Paseo Nacional e a Zona Portuária, 1905. Fonte: Montagem do autor sobre plano original concedido pelo A.M.B.	39
Figura12: Esquema de zonificação do Plan Macià. Fonte: Tarragó i Cid, 1972.....	43
Figura13: Vista olho de pássaro da Ciudad de Reposo y de Vacaciones. Fonte: C.O.A.C. 45	
Figura14: Vista olho de pássaro sob a hipótese do Plan Macià. Fonte: C.O.A.C.....	45
Figura15: Resenha gráfica dos planos apresentados neste capítulo com atenção à frente marítima de Barcelona. Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.....	47
Figura16: Evolução demográfica da cidade de Barcelona. Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados fornecidos pelo Departament d'Estadística do Ayuntamiento de Barcelona.	49
Figura17: Plan de Ordenación de Barcelona y su área de influencia, 1953. Fonte: Atlas Metròpolis: cartografies contemporànes. Barcelona: AMB, 2015.....	51

Figura18: Comparativo das modificações introduzidas pelos Planes Parciales ao Plan General de Barcelona. Fonte: Teixidor, Tarragó, & Brau, 1972, p 72.	52
Figura19: Fotografia aérea sobre as barracas localizadas na frente marítima de Poblenou, 1962. Fonte: I.C.G.C.	54
Figura20: Distribuição dos polígonos de vivenda em Barcelona e seus arredores por períodos. Fonte: Acervo do grupo POLIS.	56
Figura21: a: Avance del Plan Especial de Circulaciones Primárias de la Ciudad de Barcelona. Fonte: Acervo do Grupo POLIS	56
Figura22: b: Fotoplano do Setor Leste, 1959. Fonte: Acervo do Grupo POLIS.....	56
Figura23: a: Perspectiva da doca de Bosch y Alsina do projeto apresentado pelos clubes esportivos marítimos. Fonte: La Vanguardia Española, 1954.....	57
Figura24: b: Vista aérea dos galpões na doca de Bosch y Alsina. Fonte: La Vanguardia Española, 1954.	57
Figura25: c: Zona em que ocupavam os galpões demolidos para a criação do passeio. Fonte: La Vanguardia Española, 1963.....	57
Figura26: Fotografia do término do Paseo General Acedo, 1966. Fonte: I.C.G.C.	58
Figura27: Localização dos referidos projetos. Montagem sobre plano de 1958. Fonte: Elaborado pelo autor, 2017	59
Figura28: Capa e interior do livreto divulgado pelos promotores do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.	61
Figura29: Proposta geral do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.	62
Figura30: Planta geral de unidade básica do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.....	63
Figura31: Corte transversal de unidade básica do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.	63
Figura32: Vista frontal de unidade básica do Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arquivo C.O.A.C.....	63
Figura33: Convocatória das associações de moradores para o concurso de contrapostas ao Plan del Sector Marítimo Oriental. Fonte: Acervo do Grupo POLIS.	65
Figura34: Esquema de tratamento do solo do plano ganhador do concurso. Fonte: Solá-Morales i Rubio et al. 1974, p. 65.....	66
Figura35: Plano geral urbanístico do Plan Especial de Montjuïc. Fonte: Arquivo C.O.A.C.....	67
Figura36: Representação do Plan Especial de Montjuïc. Fonte: Arquivo C.O.A.C.....	68
Figura37: Cortes de seção do Plan Especial de Montjuïc. Fonte: Arquivo C.O.A.C	68
Figura38: Ênfase à autopista litoral e acesso à cidade antiga. Fonte: montagem do autor	

sobre representação.	69
Figura39: Montagem sobre Plan de la Ribera ePlan Especial de Montjuïc. Fonte: Realizado pelo autor.....	70
Figura40: a: Plan de Enlances Ferroviários, 1966. Fonte: Acervo do Grupo POLIS.	71
Figura41: b: Plan de Red de Metros, 1966. Fonte: Virgili 1970, p. 18.	71
Figura42: Plan General Metropolitano. Fonte: Atlas Metròpolis: cartografies contemporànes. Barcelona: AMB, 2015.	74
Figura43: Situação das quatro áreas para instalações olímpicas de 1992. Fonte: Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdomenèch. Transformación de un frente marítimo. Gustavo Gilli:1992, p. 19.	78
Figura44: Planta geral da nova frente marítima Barceloneta-Besòs. Fonte: Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdomenèch. Transformación de un frente marítimo. Gustavo Gilli:1992, p. 72.	79
Figura45: Imagens da frente litoral de Barcelona. À esquerda em 1987, à direita em 1992. Fonte: Busquets 2004, p. 394-395.	79
Figura46: Fotografia que evidencia espaço privado, proibindo a entrada do público em uma rua no interior da Vila Olímpica. Fonte: Acervo do autor, 2017.....	81
Figura47: Vista panorâmica do Passeio Marítimo em frente ao Poblenou. Fonte: Acervo do autor, 2017.....	81
Figura48: Montagem sobre Plan de la Ribera ePlan Especial de Montjuïc. Fonte: Realizado pelo autor.....	83
Figura49: Conexões entre Montjuïc e a Vila Olímpica que configura a nova fachada litoral de Barcelona. Fonte: Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdomenèch. Transformación de un frente marítimo. Gustavo Gilli:1992, p. 20.	83
Figura50: Vista geral da proposta da nova frente marítima do Poblenou. Fonte: Ayuntamiento de Barcelona.	85
Figura51: Fotografia da frente marítima do setor Diagonal Mar. Fonte: Acervo do autor, 2017.	85
Figura52: Espaços adjacentes à zona do Fórum. Fonte: Acervo do autor, 2017.	86
Figura53: Contraste entre o setor litoral atual com as propostas do Plan de la Ribera. Fonte: Montagem realizada pelo autor, 2017.	87
Figura54: Em sequência: La Barceloneta, El Poblenou e Diagonal Mar. Fonte: Acervo do autor, 2017.	87
Figura55: Corte longitudinal do Porto à frente marítima do Poblenou . Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.....	89

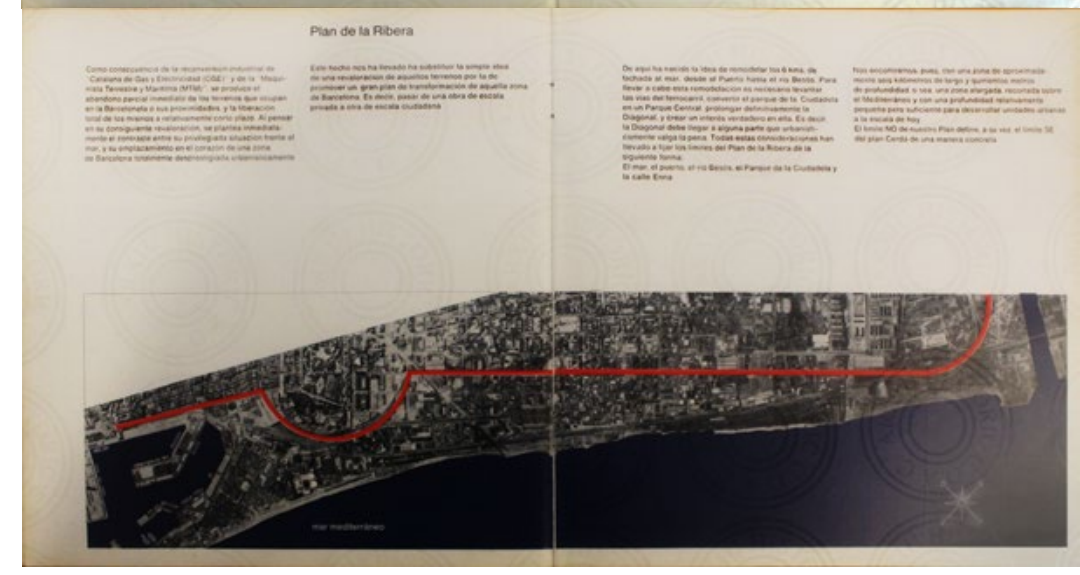
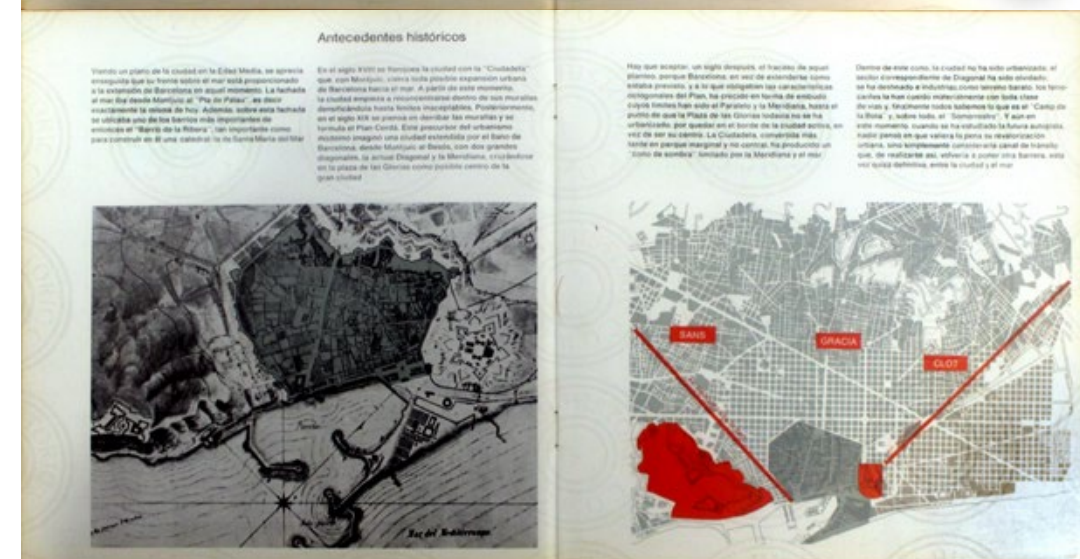
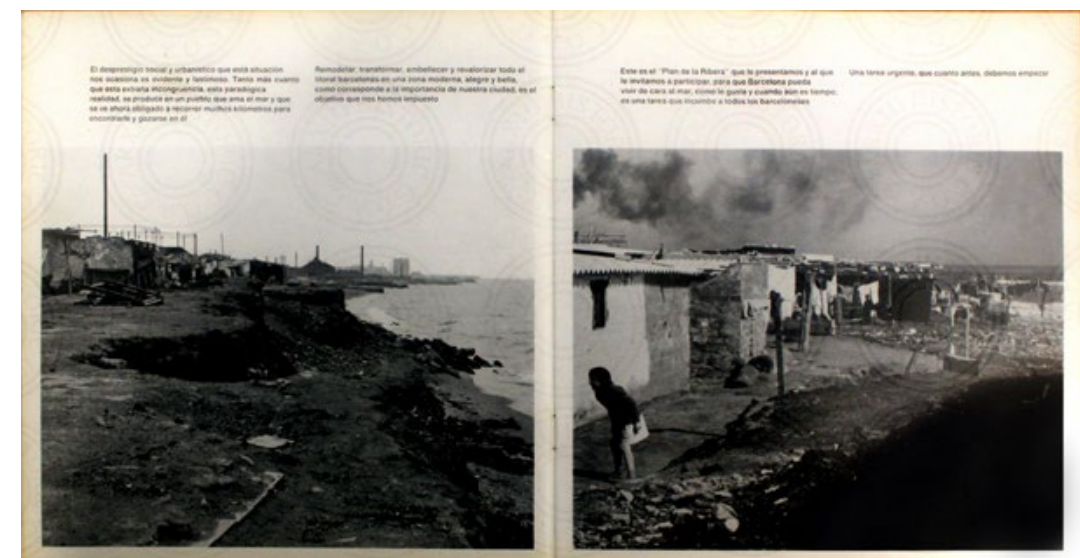
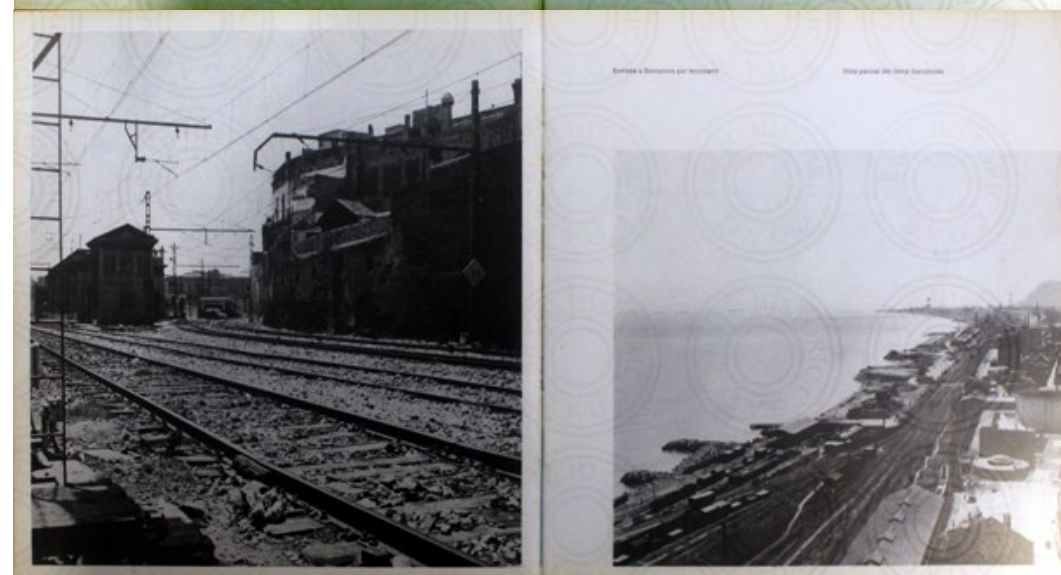
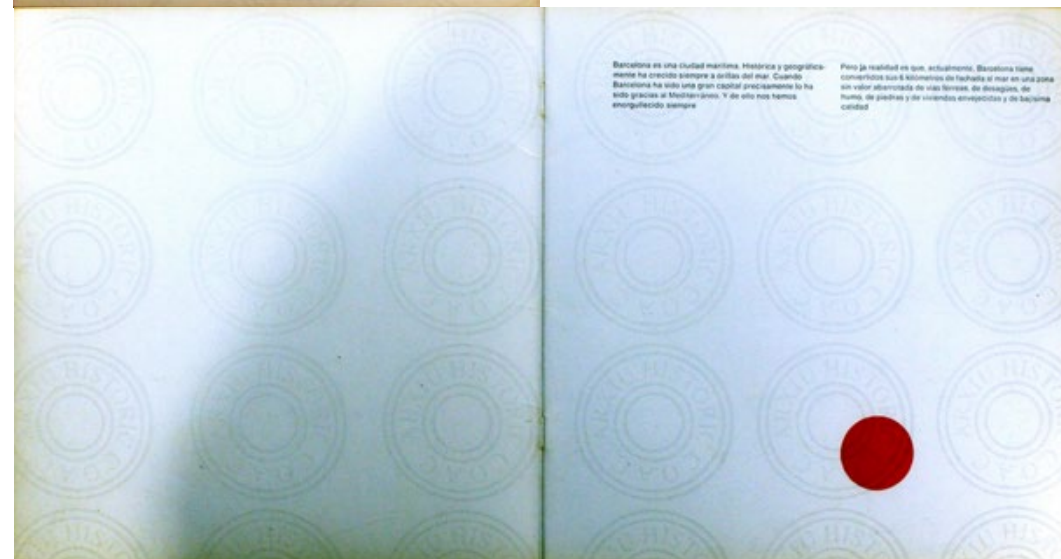
Anexos



Reseña gráfica del Puerto de Barceona desde su origen hasta la actualidad, por P. Ribas, 1934. Fonte: I.C.G.C.



Panfleto “Barcelona: una ciudad que no puede seguir viviendo de espaldas al mar”, 1965. Fonte: Arxiu històric C.O.A.C.





ANTEPROYECTO		
Pasando ahora del análisis del elemento básico o super-manzana al conjunto de la zona, estableceremos los principios siguientes:		
a). - Supresión total de las vías férreas y estaciones, mediante una futura solución ferroviaria que significa la supresión de las terminales de Barcelona y estableciendo dos estaciones semi-terminales en Sans y en el Bogatell, unidas subterráneamente con un desvío al S. O. de Montjuich para el puerto.	Nuestra zona no debe ser un suburbio, elegante o no, ni una zona turística, debe ser una parte principalísima de la ciudad.	g). - Creación de un nuevo y grande espacio verde en la unión del mar con el Besós y establecer en él una zona deportiva marítimo y terrestre.
b). - Emplazamiento de la futura autopista en la línea de unión del "Plan de la Ribera" con el "Plan Cerdá". Esta autopista deberá ser elevada dejando el suelo natural libre para aparcamiento y hacer permeable la ciudad comunicando a la perfección los dos sectores de la misma.	d). - Agrandamiento del parque de la Ciudadela hasta la autopista y apertura del mismo hacia el N. E. y el S. E.	La ordenación de la zona a base del elemento urbanístico descrito y aplicando los principios últimamente enumerados, nos ha llevado al presente anteproyecto que, una vez enfrentado con las realidades de diversas dependencias administrativas, está en camino de su elaboración definitiva.
c). - El centro vital (comercial y financiero) de la ciudad que hoy comprende, el paseo de Gracia, la plaza de Cataluña, Layetana y	e). - Remodelación paulatina de la Barceloneta a base de nuevas ordenanzas, ya que no conviene una remodelación total a causa de lo denso de su población.	
	f). - Transformación del puerto, siguiendo la actual tendencia a su desarrollo hacia la zona del puerto Franco, dejando la zona comprendida desde el muelle de Barcelona hasta la Barceloneta, como punto turístico y deportivo.	
	De esta forma el ferrocarril indispensable	

PRINCIPIOS URBANÍSTICOS		
Todas estas consideraciones han llevado a fijar los límites del "Plan de la Ribera" de la siguiente manera:		
El Mar, el Puerto, el Besós, El Parque de la Ciudadela y la Calle Enna.	Esto nos lleva a establecer unidades urbanas o supermanzanas de una medida aproximada de 500 m. por 500 m., es decir, toda la profundidad de la zona, por un lado y la distancia exacta que agrupa cuatro manzanas del ensanche por otra.	la "supermanzana" o "barrio" quedará suprimido para crear un pequeño parque central propio de cada unidad y a nivel actual. Así pues el nivel natural será usado para aparcamiento en su casi totalidad (dos plantas), un parque y depósito comerciales a lo largo de la zona de separación con el actual ensanche.
Nos encontramos, pues, en una zona de, aproximadamente, seis kilómetros de largo y quinientos metros de profundidad, o sea, una zona alargada, recortada sobre el Mediterráneo y con una profundidad muy pequeña pero suficiente para desarrollar "unidades urbanas" a la escala de hoy.	De esta manera cada supermanzana estará rodeada por el espacio que separa los dos planes, el mar y dos calles que la entroncarán a la ciudad actual.	Como el paseo Marítimo está más alto que la calle Enna, tendremos acceso directo a cada una de las plantas de aparcamiento, desde Enna a la más baja y del paseo Marítimo a la alta.
El límite N.O. de nuestro plan marcará, a su vez, el límite S.E. del plan Cerdá, de una manera concreta.	Estas supermanzanas que constituirán la base de la planificación, se desarrollarán sobre un "suelo artificial" colocado a cota + 6 del terreno natural, de tal manera que, además, de superar los problemas que ocasionan el bajo nivel actual, nos situará en una posición favorable frente al mar y, por fin, dispondremos de una ciudad para peatones emplazada encima de un "mar de automóviles".	El plano de la cota + 6 se convertirá en una ciudad de peatones con pequeñas calles y plazas comerciales a escala humana. Por encima de ello se elevarán los edificios de viviendas, oficinas, etc.. Estos serán bajos (4 plantas en forma de terrazas escalonadas), bloques perpendiculares al mar y Torres altas en la parte posterior.
Entendemos que el nuevo plan, a pesar de ser pensado con las ideas más avanzadas, debe entroncar con el Plan Cerdá, ya que se trata de un Plan para Barcelona y no de un plan teórico.	Las ventajas de este planteo son tan importantes y evidentes que no hacen falta explicaciones más extensas.	Se conseguirá una ciudad luminosa, soleada, mediterránea, a escala humana, sin ruidos, superprimiendo la barbarie que significa la mezcla del hombre caminando a 3 Kms. por hora y la riada de vehículos tratando de alcanzar los 80.
	Parte de este "suelo artificial" en el centro de	

Fragmentos do anteprojetu para o Plan de la Ribera, 1965. Fonte: Arxiu historic C.O.A.C.

PLAN DE LA RIBERA	
Al proponer la utilización de los terrenos de "Maquinista", "Catalana de Gas", "Crédito y Docks", etc., para usos no industriales y su consiguiente revalorización, se plantea inmediatamente el contraste entre su privilegiada situación frente al mar y su emplazamiento en el corazón de una zona de Barcelona totalmente desprestigiada urbanísticamente. Este hecho nos ha obligado a pensar en transformar la simple idea de una revalorización de aquellos terrenos en promover un gran plan de transformación de una zona de Barcelona. Es decir, pasar de una obra de escala privada a una obra a escala ciudadana.	Todos sabemos que Barcelona es una ciudad que "vive de espaldas al mar". Todo el mundo lo dice y todo el mundo lo acepta como un hecho irremediable. Sin embargo todos sabemos también que la historia de Barcelona ha sido una historia marítima. Cuando Barcelona ha sido una gran capital, ha sido una capital del Mediterráneo. Viendo un plano de la ciudad en la edad Media se nota enseguida que su frente sobre el mar es proporcionado a la extensión de la misma. "La fachada" al mar va desde "Montjuic" al "Pla de Palau", es decir el mismo de hoy. Además sobre esta fachada se sitúa uno de los barrios más importantes, el "Barrio de la Ribera" tan importante como para construir en él, una Catedral como Santa Mª. del Mar.
De aquí ha nacido la idea de remodelar los seis Kms. de fachada al mar, desde el puerto al Besós.	En el siglo XVIII coincidiendo con la decadencia de Barcelona se flanquea la ciudad con la "CIUADELA", que junto con MONTJUICH cierra toda posible expansión marítima de la ciudad. A partir de este momento Barcelona empieza a reconcentrarse dentro de sus murallas construyendo pisos sobre sus viejas casas densificando la ciudad hasta límites inaceptables. Posteriormente, en el siglo XIX, cuando
Solamente un proyecto de esta clase puede su perar el desprestigio urbanístico del sector y encarar la transformación de los trazados ferroviarios que trituran la zona.	
esta situación se hace insostenible se piensa en derribar las murallas y se formula el plan "CERDÁ". Este precursor del urbanismo imagina una ciudad extendida por el llano de Barcelona, desde Montjuich al Besós, con dos grandes diagonales, la actual Diagonal y la Meridiana, cruzándose en la Plaza de las Glorias como posible centro de la gran ciudad.	nal ha sido olvidado, se ha destinado a industrias como terreno barato, los ingenieros de ferrocarriles la han cosido materialmente con toda clase de vías y, finalmente, todos sabemos qué es el "camp de la Bota" y, sobre todo, "el Somorrostro". En estos mismos momentos cuando se ha tratado de trazar la autopista futura, nadie ha pensado que valiera la pena estudiarla urbanísticamente sino, simplemente, como un canal de tránsito que volvería a poner otra barrera entre la Ciudad y el Mar.
Hemos visto que un siglo después, este planteo ha fracasado y que Barcelona, en vez de extenderse, como estaba previsto, y a lo que la ortogonalidad de su trazado obligaba, ha crecido en forma de embudo, embudo cuyos límites han sido "El Paralelo" y "La Meridiana", hasta el punto de que la Plaza de Las Glorias todavía no se ha urbanizado, por quedar en el borde de la ciudad activa, en vez de ser su centro.	Todo esto explica el desesperante trazado ferroviario y el desprestigio urbanístico de la zona.
Este hecho sorprendente, ha sido originado por las barreras impuestas al crecimiento por MONTJUICH y LA CIUADELA. Esta última, convertida más tarde en parque "marginal" y no central, ha producido un "cono de sombra" limitado por "La Meridiana" y el Mar. Dentro de este cono de sombra la ciudad no ha sido urbanizada, el sector correspondiente de Diago-	Para superar históricamente este hecho es necesario levantar las vías del ferrocarril, convertir el parque en un "PARQUE CENTRAL" y prolongar definitivamente la Diagonal. Esta vía debe llegar a "alguna parte" que urbanísticamente valga la pena.